

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

**LES DROITS
DES PARENTS DE LA VICTIME,
EN CAS
D'ACCIDENT DE TRANSPORT**

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT
(*Es-Sciences Juridiques*)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE A LA FACULTÉ
DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

le Mercredi 4 Mars 1931 à 14 heures

PAR

Nicolas PETRESCO

Le Président : M. R. DEMOGUE

Suffragants : MM. MAURICE PICARD
CASSIN

1931

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint Michel, 49

PARIS

**LES DROITS
DES PARENTS DE LA VICTIME,
EN CAS
D'ACCIDENT DE TRANSPORT**

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
Thèses ; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs**

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

**LES DROITS
DES PARENTS DE LA VICTIME,
EN CAS
D'ACCIDENT DE TRANSPORT**

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT
(*Es-Sciences Juridiques*)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE A LA FACULTÉ
DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

le Mercredi 4 Mars 1931 à 14 heures

PAR

Nicolas PETRESCO

Le Président : M. R. DEMOGUE

Suffragants : MM. MAURICE PICARD
CASSIN

1931

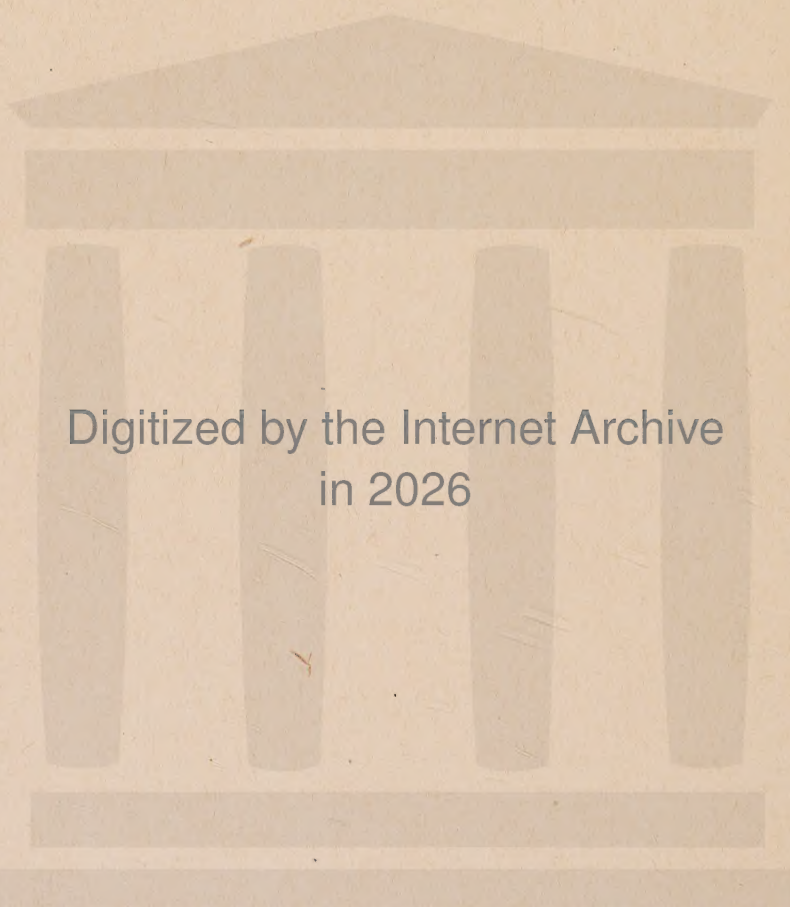
LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49

PARIS



A MES PARENTS.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555811_0048

AVANT-PROPOS

On sera peut-être surpris par la spécialisation de notre ouvrage.

Mais nous estimons que pour arriver à une étude, tant soit peu poussée, dans la vie juridique, devenue si complexe, il faut prendre un problème spécial, le disséquer, et tâcher de donner quelques solutions juridiques.

Nous voulons fuir le dogmatisme généralisant, lequel peut avoir ses mérites, mais qui a l'inconvénient de ne pas faire œuvre spécifiquement juridique en laissant le tout dans un vague non scientifique.

Nous avons donc entrepris cette étude comme un « cas » (1) intéressant en lui-même et d'une grande importance pratique. (2)

Et pour l'étudier nous ferons un large appel à la jurisprudence, car nous sommes ici dans un cas où

(1) Voir Capitant, Les transformations du droit civil français, depuis cinquante ans, page 69.

(2) Nous avons tâché de fuir le plus possible les discussions philosophiques ou en y faisant appel, très peu.

Nous estimons que notre science du droit se suffit à elle-même, elle a son domaine propre, et que c'est la dégrader de faire appel à d'autres domaines, et surtout à la philosophie, pour l'interpréter.

Nous avons tâché d'éviter cet écueil, un des plus tentateurs, en Droit surtout, où l'on peut glisser facilement vers d'autres terrains qui ne sont guère les nôtres.

elle a construit presque de toutes pièces, tout un système, se livrant à un travail analogue à celui qu'elle avait entrepris avant la loi de 1898 sur les accidents du travail.

Ici le rôle de la jurisprudence est grand, presque primordial, ne se limitant pas à interpréter la loi, elle lui indique le chemin à suivre, par ces décisions lui donne des directives.

INTRODUCTION

§ 1. — Parmi les sources du Droit, celle qui est la plus importante, en ce qu'elle en forme la base, c'est la loi, cette émanation du corps législatif.

Par sa stabilité et sa généralité dans l'application, elle forme un guide sûr, auquel on n'a qu'à obéir, pour assurer le triomphe de la justice.

Par sa stabilité d'abord, elle consacra les efforts acquis, en les cristallisant dans les textes des différents codes.

Mais stabilité ne veut pas dire stagnation, car la loi doit s'adapter aux situations nouvelles au risque de rester anachronique, en imprimant à l'évolution du droit un mouvement lent mais sûr.

Par sa généralité elle simplifie l'application de la justice, et garantit des règles uniformes pour tous les habitants d'un territoire.

Et cette chose était la plus appréciée alors qu'on craignait l'arbitraire du juge, on était méfiant à l'égard du pouvoir judiciaire.

C'est à une telle époque que l'on appela aux textes de loi, pour garantir les droits individuels.

Mais, comme il arrive bien souvent, bientôt on prit le moyen pour la fin, et on érigea, le respect de la loi, en culte.

L'école connue sous le nom de l'école de l'Exégèse (1) s'attacha aux textes de loi, en poussant leurs observations jusqu'à la religion.

On était à l'apogée et du même coup à la fin de cette doctrine, qui devait sombrer sous les nombreuses protestations que par réaction soulevèrent les adversaires.

Avec combien de force M. Ripert s'élève contre ce qu'il appelle le matérialisme juridique et qui reconnaît une seule force, la loi. (2)

Nous devons reconnaître qu'en face de la loi il y a la force des idées nouvelles, qui veulent triompher, et lesquelles doivent triompher suivant l'évolution naturelle du Droit.

Mais elles ne réussissent pas d'un seul coup, elles attaquent de biais, telle une vague qui contourne un tas de sable avant de le faire s'écrouler.

Dès lors deux courants d'idées presque antagonistes ont subsisté, l'un demandant surtout le respect de la loi, l'autre qui devait prendre un bien grand essor, cherchait avant tout l'application de la justice dans un esprit équitable, dans une loi d'équilibre naturel, qui veut que le faible ne soit pas opprimé par le fort, c'est le courant qui fit de la jurisprudence, le champion réalisateur dans cet ordre d'idées.

Par la disparition de la méfiance à l'égard du

(1) Voir Bonnecase, L'école de l'Exégèse. 2^e éd.

(2) Ripert, La règle morale dans les obligations civiles, pages 420 et suiv.

juge, un grand obstacle à son développement fut aussi enlevé.

Il pourrait paraître paradoxal de considérer en antagonistes loi et jurisprudence, car leur rôle est plutôt de collaborateurs, la loi posant le principe et la jurisprudence veillant à son application.

Pourtant, si la loi est un guide, il arrive parfois que son esprit vieillisse en face des changements survenus dans les idées et les mœurs, et que, la jurisprudence plus jeune, en s'adaptant aux nouvelles situations, la devance.

Souvent la jurisprudence retire même toute vie aux textes de loi, jusqu'alors appliqués, et fait appel à d'autres, en leur donnant la vigueur que les premiers ont perdue. (1)

En effet la jurisprudence plus en contact avec les intéressés, elle est plus à même de se rendre compte de toutes les particularités des situations que la loi ne peut envisager et on l'a appelée parfois « législateur secondaire ».

Les corps législatifs se reconnaissent quelquefois incapables d'édicter des lois envisageant tous les aspects d'une situation et dans des époques dans lesquelles ils doivent procéder d'urgence à la consécration d'une mesure, on les voit poser le principe, en législateur primaire, en laissant aux pouvoirs locaux, le soin de rédiger les détails de l'application.

(1) Voir Capitant. Les transformations du Droit civil français depuis 50 ans.

On l'a fait pendant la guerre avec les lois du 10 Juillet 1915 sur le salaire minimum des travailleuses à domicile, du 11 Juin 1917 sur la semaine anglaise et bien plus avec la loi du 23 Avril 1919, intervenue dans l'immédiate après guerre, le législateur déclarant obligatoire la consultation des intéressés, en ce qui concerne la réglementation de l'application du principe (1).

On voit donc, jusque chez le législateur, cette tendance à ne pas considérer ses lois comme l'unique expression de la justice.

« Ne tend-il pas, dit M. Demogue (2) à se former un art plus souple dans ses théories, les constructions juridiques trop rigides étant aujourd'hui assez critiquées, un droit plus près des réalités pratiques, empruntant plus aux données de l'économie politique, voisinant plus avec la jurisprudence qui malgré des erreurs possibles est la vie et traduit inconsciemment les besoins pratiques les plus forts. »

§2. — La responsabilité contractuelle dans les transports de voyageurs.

Notre modeste travail aura pour but de montrer sur un des terrains les plus pratiques du Droit français,

(1) Voir le Cours de législation industrielle, 1927-28, pour le doctorat, de M. Oualid.

(2) Demogue. Les notions fondamentales du droit privé. Avertissement VIII.

cette lutte, ou plutôt cet effort de conciliation entre d'une part la loi et de l'autre l'équité.

Il s'agit de la responsabilité qui pèse sur le voiturier en cas d'accident de transport, survenu aux voyageurs.

La théorie de la responsabilité est en quelque sorte la pierre de touche d'une bonne législation (1), c'est pour cela que la lutte a été particulièrement vive ici, entre deux systèmes: celui de la responsabilité délictuelle et celui de la responsabilité contractuelle.

Le système délictuel a été celui admis par la jurisprudence française jusqu'à un certain moment.

Monsieur Vansteenberghé écrit en 1906: « c'est donc à tous les degrés de la hiérarchie judiciaire française et devant les diverses juridictions, le triomphe du système délictuel. »

D'après le même auteur il y a eu un certain revirement dans la jurisprudence en faveur de la responsabilité contractuelle: « Il, (le tribunal de commerce de la Seine, lequel avait affirmé la responsabilité contractuelle) ne devait pas tarder à s'avouer vaincu par une résistance devenue quasi-unanime, et depuis le 29 Mai 1895, il s'est rangé au système délictuel.

Mais depuis les choses ont bien changé, et nous assistons en 1911-13 à un revirement complet de la jurisprudence, consacrant la responsabilité contractuelle du voiturier. (2).

(1) Voir Vansteenberghé. Les accidents de voyageurs.

(2) Cass. civ. 21 Novembre 1911, 27 Janvier et 21 Avril 1913. D. P. 1913.1.249 note Sarrut, Cass. Req. 12 avril, 28 Juin et 27 Novembre 1918, 19 février 1919; Civ. 3 Août et 2 Décembre 1918, D.P.1919.1:45.

Mais en déclarant le voiturier tenu d'une responsabilité contractuelle, allait-on faire appel à l'article 1784, traitant des marchandises, et reconnaître le voiturier responsable par assimilation?

C'est que s'il est vrai de dire que le voyageur est un être doué de volonté et de mouvement il faut s'empresseur d'ajouter que la règle comporte bien des exceptions, que la victime d'un accident n'a joué très souvent qu'un rôle passif: il en est ainsi dans les tamponnements, dans les déraillements par exemple; le voyageurs n'a pu concourir à la catastrophe; il s'est comporté à la façon des choses; traitons-le donc comme un colis. M. Chavegrin donne aussi cette solution. (1)

Pourtant cet article traitant des marchandises, assimile lui-même l'obligation dont est tenu le voiturier à l'obligation du dépositaire, et il serait difficile en notre matière, de dire que le fait de monter dans un train constitue une mise en dépôt de sa personne. (2)

C'est alors, que tout en refusant cette solution, on reconnut que le voiturier étant tenu d'une obligation contractuelle envers les voyageurs, c'était manquer à

(1) En ce sens Tribunal Civil Melun 3 Fév. 1927. Gaz. Pal. 1927, 2.300.

(2) Voir Aubry et Rau, Cours de Droit civil français, 5^e éd. t. 52 p. 635 note 14 ter, dans le sens de l'assimilation du voyageur à une marchandise.

L'art. 1784 ne fait allusion au dépôt des aubergistes qu'en vue de déterminer par comparaison, l'étendue de la responsabilité du transporteur.

Rien ne s'oppose dès lors, à appliquer l'art. 1784 *mutatis mutandis* aux voyageurs.

son obligation que de ne pas remettre le voyageur sain et sauf à destination.

On fit donc appel aux principes généraux des contrat contenus dans l'art. 1147 Code Civil.

Voici deux arrêts de la Cour de Cassation caractéristiques, en ce sens:

Cass.Civ. 3 Août 1918, D. 1919.I.46.

La Cour; - Vu l'art. 1147 C. Civ.

« Attendu que le voiturier contracte l'obligation de transporter le voyageur sain et sauf à destination, et qu'il doit, par suite en cas d'accident, prouver que l'inexécution de cette obligation provient d'une cause étrangère et qui ne peut lui être imputée. »

De même, Cass. Civ. 2 Déc. 1918, D 1919.I. 46:

« Vu l'art. 1146 C. Civ; - Attendu que le voiturier ne se libère de l'obligation contractuelle de transporter le voyageur sain et sauf à destination, qu'en prouvant que l'inexécution de cette obligation provient d'une cause étrangère, qui ne peut lui être imputée, et que cette preuve ne le dégage de toute responsabilité, que si l'accident n'a pas été précédé ou accompagné d'une faute à lui imputable. »

M. Sainctelette fut pour beaucoup dans le triomphe de la nouvelle théorie, et tout le monde reconnut que la clause de sécurité, sous-entendue, contenue dans un contrat de transport, est une de celle qui sont tellement liée au fonctionnement normal de la convention, qu'elle en forme l'accessoire indispensable.

Le voiturier en délivrant un billet au voyageur con-

tracte l'obligation de l'amener sain et sauf à destination.

Il serait inutile de reprendre toutes les discussions qu'ont fait naître l'antagonisme des deux théories et revenir sur une controverse désormais close et que, même les adversaires de la théorie contractuelle reconnaissent comme telle (1), ce qui confère aux tribunaux pour guide des règles précises et uniformes (2).

La presque unanimité de la doctrine est en ce sens, ainsi que la jurisprudence, corroborée par une tradition qui nous vient du Droit romain.

M. Esmein en interprétant les textes romains arrive à la conclusion que c'est certainement le point de vue auquel se plaçaient les jurisconsultes romains.

Ils parlent cumulativement en les plaçant sur la même ligne, du contrat ayant pour objet le transport des marchandises et de celui qui est conclu pour le transport des voyageurs.

« *Magistri autem imponuntur locandis navibus, vel ad merces vel vectoribus conducendis.* » Ils considéraient sûrement le transport des esclaves comme le transport d'une marchandise.

Or, ils assimilaient les passagers libres et esclaves (3) ?

Appuyée par une si longue tradition, encouragée par

(1) Ripert, *Revue critique de législation et jurisprudence*, 1914 p. 197.

(2) La jurisprudence italienne aussi est dans ce sens, *Cour de Gênes* 27 avril 1900, *S.* 1901. 4.51

(3) *L.* 1. *Par.* 3. *Dig.* De exercitoria actione (XIV, 1):

la quasi-unanimité de la doctrine (1) et consacrée par la jurisprudence, la responsabilité contractuelle donne une solution d'équité, sur un terrain des plus pratiques.

Car l'enjeu c'est la charge de la preuve, charge bien lourde pour les voyageurs peu aptes à pouvoir démontrer une faute de la part du voiturier, lequel le plus souvent est une puissante compagnie, ayant à sa disposition, pour la défendre, une armée de techniciens, directeurs etc.

Ensuite l'ignorance dans laquelle on se trouve, bien souvent, pour connaître la cause d'un accident.

En devenant industriel et mécanique l'accident devient aussi anonyme. (2)

En effet bien rares seront les cas dans lesquels on pourrait dire d'une façon précise qu'un accident a, eu pour cause tel fait et non tel autre.

Peut-on toujours se rendre bien compte de ce qui a pu produire par exemple une catastrophe de chemins de fer, si c'est une faute d'aiguillage, ou le fait de la part du mécanicien de s'être trompé de signal (3), catastrophe dans laquelle périssent en quelques secondes, en même temps que nombre de voyageurs,

(1) Esmein, Dissertation sous Rouen, 3 Déc. 1898, S. 1900.2.57; Saintelette, De la responsabilité et de la garantie, pag. 87-100 ; Aubry et Rau, Cours de Droit civil français, 5^e éd., t. V., pag. 635 note 14 ter; Demogue, V. 1237, p. 541 (édition 1925).

(2) Josserand, De la responsabilité des choses inanimées.

(3) Et le voyageur ignorant des détails techniques d'une grande exploitation, sera dans l'impossibilité de prouver le fait précis qui a produit l'accident, ce qu'il devrait faire pourtant si on restait sur le terrain de l'art. 1382. C. Civ.

les moyens de preuve rendant impossible une reconstitution exacte de l'accident.

On pourrait dire que la mauvaise chance des voyageurs, non contente de leur ravir leur santé et même leur vie, enlève du même coup tout moyen de preuve en leur faveur.

§ 3. — Nous sommes donc ici sur un terrain éminemment jurisprudentiel, analogue, il faut bien le reconnaître, à celui qui a préparé la loi de 1898, sur les accidents du travail.

Car, en ce qui concerne les deux matières, nous pouvons distinguer trois étapes: l'une basée sur l'art. 1382 C. Civ. fait de la responsabilité délictuelle, l'unique source de réparation en cas d'accident; une seconde, différente dans les deux matières, à cause de l'essence du contrat, intervenant entre les parties en présence, étape marquée pourtant par un résultat commun, renversement de la charge de la preuve, au profit de l'accidenté.

Une troisième étape franchie en 1898, avec la loi sur les accidents du travail, par le premier mouvement jurisprudentiel, et que, hélas, pour ce qui est de la matière des transports, malgré la demande unanime, on n'arrive pas à réaliser.

Tous ceux qui se sont occupés des transports ont été unanimes à demander la consécration par une

loi, de la responsabilité du transporteur d'amener les voyageurs sains et saufs à destination. (1)

On l'a souvent dit: « que pour voir une obligation légale à la charge du voiturier on devait commencer par l'y mettre. »

Et Monsieur Josserand, dont l'autorité en matière de transport, n'est pas contestée, conclut qu'il faudrait écarter purement et simplement toutes les thèses en présence pour lui substituer un concept objectif qui ferait endosser à l'entrepreneur de transports tous les dommages causés par le fait de l'exploitation (2) et qui à l'instar de la loi du 9 Avril 1898, réduirait légalement, constamment, au strict minimum le fardeau probatoire laissé à la charge du demandeur en indemnité.

En cela l'étranger en devançant la France sur ce terrain, possède déjà depuis longtemps, des lois précises formulées dans le sens préconisé par les jurisconsultes français.

La Belgique par la loi du 25 août 1891, insérée dans le Code de commerce, a réglementé la matière de cette façon: Ch. I. Art. 4. — « Le voiturier est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve que

(1) Voyez: Josserand, Les transports, pag. 546 et suiv., Vansteenbergh, Les accidents de voyageurs, pag. 670.

(2) Mais M. Josserand n'est pas adepte de la théorie contractuelle en matière de transport, au contraire, il l'écarte pour lui en substituer une autre tirée de l'art. 1384, de la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde (Voy. plus loin p. 58).

l'avarie, la perte, ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. »

Et dans l'article 17 du deuxième chapitre:

« Il est interdit à l'administration d'insérer dans ses tarifs ou règlements des stipulations qui modifient, en ce qui concerne les accidents survenus aux voyageurs, la responsabilité qui lui incombe d'après le droit commun. »

De même l'Allemagne par la loi du 7 Juin 1871: art. premier ». Lorsque dans une exploitation de chemin de fer, un homme est tué ou blessé, l'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer le préjudice qui en résulte, s'il ne prouve pas que l'accident a été causé par une force majeure ou par la faute de la personne tuée ou blessée. (1)

Et par l'art. 5, il est interdit aux entrepreneurs de modifier les effets de la loi par des clauses de non responsabilité.

La Hongrie, la Hollande, le Grand-Duché de Luxembourg et la Suisse possèdent des lois analogues.

La Hongrie par la loi du 7 Juillet 1874 relative à la responsabilité des chemins de fer en cas de mort et de blessures (2) possède des textes précis:

« La compagnie est responsable tant qu'elle ne prouve pas que la mort ou les blessures ont été causées par la force majeure, ou par le fait d'un tiers qu'elle

(1) Annuaire de législation étrangère 1872, page 264, et 1891 page 576 (Allemagne et Belgique).

(2) Annuaire de législation étrangère. 1875 page 309.

ne pouvait pas empêcher ou par la faute du mort ou du blessé lui-même...

Toute convention ou stipulation (règlement de service, etc...) tendant à déjouer la responsabilité établie par cette loi est nulle et non avenue.

En Hollande la loi du 9 Avril 1875 dispose: Art. 1^{er} - « Les entrepreneurs d'un service de chemin de fer sont responsables des dommages occasionnés aux personnes et aux objets dans l'exercice du service, à moins que ces dommages soient survenus sans leur faute ni celle de leurs fonctionnaires ou employés ».

En ce qui concerne le Grand-duché du Luxembourg, la loi du 8 Février 1908, modifiant les art. 1784 C. Civ., et 103 C. Com. sur la responsabilité du voiturier (1) dans un article unique prévoit:

« Les art. 1784 C. Civ. et 103 C. Com. sont remplacés par les dispositions suivantes: Le voiturier est responsable de l'avarie ou perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte, ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

En ce qui concerne les accidents survenus aux voyageurs, toute convention contraire à la disposition qui précède sera nulle de plein droit ».

Il est intéressant de noter que même avant cette loi de 1908, la jurisprudence donnait une solution

(1) Mémorial du Grand-duché du Luxembourg, 11 fév. 1908, n° 6, pag. 67 (Annuaire de législation étrangère 1908, 443.8°).

semblable (1) mais la cour de Cassation par un arrêt du 25 Janvier 1907, avait consacré l'opinion contraire: c'est pour couper court à la controverse qu'on a voté la loi de 1908.

Suisse. — La loi fédérale du 1^{er} Juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur en cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles (2), déclare l'entreprise responsable, à moins que l'accident ne soit dû à une force majeure ou à la faute des voyageurs.

Les entreprises ne peuvent par des règlements spéciaux, se soustraire à l'obligation d'indemniser ou limiter les indemnités, contrairement aux dispositions de la loi.

Italie. — La jurisprudence italienne admet la responsabilité contractuelle du voiturier en cas d'accident de transport survenu aux voyageurs. (3)

Voici un arrêt caractéristique de la Cour de Gênes 27 Avril 1900:

« L'opinion dominante en doctrine et en jurisprudence considère comme indiscutable que, dans le cas de dommage causé à la personne du voyageur, le fait délictueux ou quasi-délictueux dont l'entreprise du chemin de fer, doit répondre rentre dans les prévisions du contrat, parce que l'administration du che-

(1) Cour supérieure de justice du Luxembourg, 2 août 1877, D. 1885.1.434, note b.

(2) Annuaire de législation étrangère 1875, page 739.

(3) Cass. Naples, 25 mai 1895 ; Cour de Gênes, 27 Avril 1900, S. 1901.4.5 ; L'Italie avec la France sont parmi les rares pays qui ne possèdent pas de législation en cette matière.

min de fer assure par la force des choses, en même temps que l'obligation de transporter le voyageur, l'obligation de le prémunir contre les accidents.

La responsabilité du voiturier est contractuelle, et c'est à lui à prouver le cas fortuit où la force majeure pour être exonéré (1).

En France, deux propositions déposées à la Chambre n'ont jamais été votés.

En prévoyant la modification de l'art. 1784 C. Civ., ces projets, lesquels n'étaient que le même, présenté par le même auteur, à quelque temps d'intervalle, édictait les dispositions suivantes: « Ils (les voituriers) sont responsables des accidents survenus aux personnes qu'il transportent des pertes et des avaries des choses... à moins que la compagnie ne prouve le cas fortuit. (2)

(1) Civ. 9 Mai 1929. *Giurisprudenza italiana* 1929, I, 1, 967.

(2) Voir le « Journal Officiel », documents parlementaires, Chambre 1901, Annexe n° 2740 ; de même Chambre 1902, Annexe n° 2896, propositions de M. Pourquoi de Boisserin, député.

**LES DROITS
DES PARENTS DE LA VICTIME,
EN CAS
D'ACCIDENT DE TRANSPORT**

Du revirement jurisprudentiel de 1911-13, changeant la nature de la responsabilité du voiturier en ce qui concerne le transport de voyageurs, découlent plusieurs conséquences, parmi lesquelles les plus importantes sont les suivantes :

1. — Le renversement de la charge de la preuve, le voyageur n'ayant à prouver que l'existence du contrat de transport, c'est au voiturier à démontrer le cas fortuit ou la force majeure qui le libère de son obligation.

2. — Le taux de l'indemnité, laquelle ne comprend plus tout dommage direct, mais seulement le dommage qu'on a prévu ou pu prévoir (art. 1150 C. Civ.).

3°. — De même le cercle des personnes qui peuvent agir en indemnité, sur ce nouveau terrain, change, car les conditions d'exercice ne sont plus les mêmes que celles de l'art. 1382 C. Civ., c'est-à-dire, préjudice chez le demandeur et rapport de causalité avec l'accident qui l'a produit, car pour se prévaloir d'une action contractuelle le demander devra démontrer l'existence

d'un contrat de transport en sa faveur, et en plus, chez ceux qui n'ont pas été partie au contrat, la preuve d'un lien personnel avec la victime.

Notre travail portera principalement sur la responsabilité contractuelle du voiturier envers les parents de la victime, si nous appelons parfois à la responsabilité délictuelle, c'est pour comparer, ou pour remplir le vide, là où un contrat ne peut être invoqué.

Nous diviserons notre ouvrage en deux parties :

1° Dans une première nous traiterons des personnes qui peuvent invoquer une responsabilité contractuelle du voiturier en leur faveur, en cas d'un accident de transport.

2° Dans une seconde partie, nous verrons quelle est l'étendue de leurs droits, dans quels cas ils peuvent agir, et l'effet des clauses d'irresponsabilité à leur égard.

PREMIERE PARTIE

Dans cette première partie nous parlerons des personnes qui peuvent invoquer le contrat de transport de la victime, pour agir contre le voiturier.

Nous verrons d'abord les ayants-cause universels, et ensuite le conjoint, les créanciers et les autres personnes liées au de cujus par un lien d'affection et de soutien.

Nous arriverons à la conclusion que nous sommes dans un cas d'exception à la règle de l'art. 1165 C. Civ., mais que notre cas n'est pas le seul pour déroger à la règle: « *res inter alios acta...* », et qu'il y en a bien beaucoup d'autres ainsi: la stipulation pour autrui, le concordat, les conventions collectives etc...

Première section

Nous parlerons dans cette section des ayants-cause universels, du conjoint, des créanciers, ainsi que d'autres personnes rattachées au de cujus par un lien d'affection et de soutien qui peuvent se baser sur le contrat de transport de la victime, pour demander une indemnité.

CHAPITRE PREMIER

Les ayants cause universels

La notion d'ayant-cause en Droit français est une des plus imprécises, et tous ceux qui ont à s'en occu-

per, doivent reprendre toutes les discussions et controverses que leur définition fait naître.

Pourtant nous nous tiendrons à l'opinion qui maintenant semble unanime, et nous tâcherons de la définir d'après la notion de patrimoine.

Celle-ci est le criterium le plus communément invoqué quand il s'agit de distinguer les ayants-cause universelle des ayants-cause à titre particulier, puisque : les premiers sont ceux qui ont un droit sur tout un patrimoine, ou sur une quote-part de ce patrimoine, tandis que les seconds ne peuvent prétendre qu'à un droit sur un bien déterminé tangible ou non tangible, et non plus sur un patrimoine. (1)

Ce qui nous occupe dans ce chapitre, ce sont les héritiers à titre universel, recueillant un droit sur la totalité ou une quote-part d'un patrimoine.

Nous devons donc exclure ceux qui n'accomplissent pas ces conditions et notamment le conjoint, lequel n'a qu'un droit en usufruit.

En effet l'on s'accorde à reconnaître que l'usufruit ne constitue pas une quote-part d'un patrimoine, porterait-il même sur la totalité. (2).

Pourtant on peut considérer le conjoint qui a un usufruit universel comme ayant-cause à titre universel,

(1) Voir Laborde-Lacoste, thèse Bordeaux 1916, La notion d'ayant-cause à titre particulier, Delcourt, De l'effet des actes juridiques à l'égard des tiers, thèse Paris 1902.

(2) Voir en ce sens : Capitant, L'indivision, Cours 1927-28 ; Rouast, note sous Grenoble, 15 mars 1921, D. P. 1922.2.25 ;

ainsi que le fait souvent la jurisprudence, (1) et lui permette d'invoquer le contrat du de cujus en vertu de l'art 1122 C. Civ. (2)

Nous nous tiendrons pourtant à l'opinion qui semble dominante et nous excluerons donc de ce chapitre le conjoint, ainsi que tous les autres ayants-cause à titre particulier (3).

Le problème est le suivant: un accident de transport survient à un voyageur en cours de transport, les parents de cette victime peuvent-ils agir, et dans ce cas, sur quel terrain agiront-ils, délictuel ou contractuel.

Envisageons d'abord la situation lorsque les parents invoquent une responsabilité délictuelle à la charge du voiturier, nous verrons ensuite s'ils peuvent agir en vertu du contrat de transport intervenu entre le voiturier et la victime, et finalement nous aurons à examiner comment ils peuvent se servir de ces deux actions.

§ 1. — L'action délictuelle des ayants-cause.

Si nous nous plaçons sur le terrain délictuel vu la

(1) Angers, 13 mai 1929, Gaz. Pal. 1929.2.314; Grenoble, 15 mars 1921, D. 1922.2.25 ; Cour d'Appel de Paris (5^e Ch.), 5 Février 1930, Gaz. Pal. 1930.1.639;

(2) Voir plus loin page 43.

(3) On devrait mettre dans ce chapitre aussi les créanciers du de cujus, mais outre que ceux-ci ne nous occupent pas pour le moment, leur qualité d'ayants-cause universels est bien critiquée et surtout récemment par M. Bonnecase, lequel les considère comme des ayants-cause à titre particulier.

généralité de l'art 1382, la jurisprudence la plus récente admet qu'il ne formule aucune distinction en ce qui concerne, la nature du lien d'où dériverait un préjudice, actuel et direct pour celui qui réclame une réparation (1).

En effet du moment que les ayants-cause démontrent une faute à la charge de la Compagnie, ainsi que le rapport de causalité entre cette faute et le préjudice souffert par eux, rien ne s'oppose à ce qu'ils exercent une action en réparation du préjudice personnel que l'accident leur cause.

En intentant cette action ils invoquent un droit propre, né en leur personne, et ce faisant ils peuvent se faire indemniser de tout le préjudice souffert par eux, même si le droit de la victime est éteint, parce que, par exemple, le de cujus avait de son vivant, abandonné tous ses droits, par une transaction. (Voir page 123).

Car ce droit leur est propre, et indépendant de la qualité d'héritier, et donc même celui qui renonce à la succession du de cujus, s'il prouve l'existence d'un préjudice à son détriment, causé par la mort du parent, provoquée par l'accident, peut agir.

Bien plus cette action appartient même à un non parent, il suffit qu'il démontre l'existence d'un préjudice, parce que par exemple le de cujus subvenait à ses besoins, pour qu'il puisse demander une réparation.

Car cette action basée sur l'art. 1382 C. Civ. est tout

(1) Gaz. Pal. 1929, 2.684. Note III.

à fait distincte de celle appartenant à la victime et la preuve c'est que ces personnes pourraient agir même du vivant de l'accidenté et parallèlement à cette action, car ils demandent la réparation d'un préjudice personnel, lequel existe en même temps que celui propre à la victime.

Aucune limitation du montant des dommages-intérêts dans ce cas, pourvu que le préjudice souffert soit la suite directe de l'accident.

Mais nous verrons plus loin, que ces ayants-cause ont aussi une action contractuelle contre le voiturier, en exerçant le droit de leur auteur.

Pourtant il auront avantage à invoquer une responsabilité délictuelle dans plusieurs cas :

a) Lorsqu'il n'y a pas contrat de transport. C'est pour cela qu'il importe de bien déterminer la sphère du contrat de transport pour savoir si dans tel ou tel cas, la victime avait passé un contrat de transport et donc ses ayants-cause pouvaient invoquer une action contractuelle, ou bien il n'y a pas contrat et les parents ne pourraient se prévaloir que d'une responsabilité délictuelle (1).

Il faut soigneusement distinguer le contrat de trans-

(1) Une attraction foraine (manège) constitue un transport, et l'exploitant est tenu d'une responsabilité contractuelle. Trib. Com. Saint-Étienne, 14 Fév. 1930. Recueil périodique d'assurance 1930 ; Douai, 4 mars 1929, Trib. Com. Vienne, 26 avril 1927, Rec. pér. d'assur. 10 nov. 1927 ; Cour d'Appel de Lyon, 7 Déc. 1928, Rec. pér. d'assur. 1929.71.

port, des contrats voisins, ainsi du louage de choses, et surtout du louage de service. (1)

Il n'y a pas de contrat de transport en cas de transport bénévole, lorsque l'on charge des personnes dans une voiture, à titre gracieux. (2)

On peut déterminer comme règle générale, qu'il y a contrat de transport lorsque le voiturier étant obligé de transporter le voyageur sain et sauf, le voyageur lui-même doit se soumettre à la réglementation régissant le transport et se conformer aux usages qui ne sont ici, que des réglementations tacites.

Et cette obligation du voiturier ne subsiste que pendant le temps où le voyageur est tenu de subir ce rôle de dépendance envers le voiturier, et son entreprise.

b) Les ayants-causé auront encore intérêt d'invoquer une responsabilité délictuelle, lorsqu'il n'y a pas encore de contrat de transport.

Quid des employés du service des postes.

Pour eux la question peut se poser dans deux cas:

1°. — D'abord, lorsqu'ils circulent dans les gares, ou stationnent sur les quais, la jurisprudence se refuse à les assimiler aux voyageurs, envers lesquels la compagnie de transport est tenu d'une responsabilité con-

(1) Voyez Josserand, op. cité pag. 310 lequel le considère comme un contrat d'entreprise; De même Koffler. La nature juridique du contrat de transport, pag. 53, Thèse Paris 1930 ; Vasiliu, thèse Paris, 1925, La portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs.

(2) Cass. Civ. 27 mars 1928, S. 1928.1/253; Cass. Req: 9 juin 1928, S. 1929.1.17; Demogue, Revue trimestrielle de Droit Civil 1916, p. 122; La jurisprudence belge considère que le transporteur ne peut être tenu dans ce cas qu'en vertu d'une faute lourde. Tribunal Civ. Bruxelles, 13 Fév. 1925, Pas. 1925, 111, 144.

tractuelle depuis que le voyageur muni d'un billet de voyage, mais non simplement d'un ticket de quai, (dans ce cas il ne peut s'agir que d'une responsabilité délictuelle, à la charge de la compagnie, pour les accidents causés) a passé le contrôle et se trouve dans les locaux du voiturier. (1)

Au contraire les agents de l'administration des Postes circulent dans les gares à raison de leurs fonctions et de leur service, à leurs risques et périls et doivent veiller eux-mêmes à leur sécurité.

En conséquence une compagnie de chemin de fer n'est pas responsable en principe, d'un accident survenu à un agent des postes circulant dans la gare. (2)

2°. — Ensuite la question peut se poser en cours de transport, de savoir si dans ce cas on peut assimiler les agents des Postes aux voyageurs.

Et ici nous concluerons avec la jurisprudence que les compagnies de chemin de fer s'étant engagées par leur cahiers des charges, à assurer le transport des agents nécessaires au service des postes, ont, par cela même, l'obligation de les conduire, comme tous voyageurs, sains et saufs à destination. (3)

c) Lorsqu'un voyageur, soit pris par le sommeil, soit dans une intention frauduleuse, dépasse le trajet mentionné sur le billet, on peut se demander si on le considérera comme dans une situation contractuelle,

(1) Cass. 24 Juillet. 1918, D. 1918.1.63; Seine 330 Déc. 1920, Gaz. Pal. 10 Avril 1921.

(2) Amiens, 8 Janv. 1913, D. 1913.2.183.

(3) Cass. Civ. 21 avril 1913, D. 1913.1.249; note Sarrut.

ou bien comme voyageur sans billet et donc le voiturier ne sera responsable, en cas d'accident, que lorsque la victime prouvera une faute à sa charge.

On s'accorde généralement à reconnaître que le voiturier n'était tenu de l'obligation de le ramener sain et sauf, que seulement jusqu'à la destination marquée sur son billet et qu'au-de-là le voyageur devait prouver la faute de la compagnie de transport (1).

En d'autres termes, il faut déterminer exactement le moment du commencement et de la fin du contrat de transport.

Nous renvoyons aux nombreux ouvrages sur les transports, qui se sont occupés particulièrement de ces questions. (2)

d) Généralement les ayants-cause auront intérêt à invoquer la responsabilité délictuelle, toutes les fois qu'ils peuvent démontrer une faute à la charge du voiturier.

Et ceci principalement du point de vue du montant des dommages-intérêts (3).

(1) Cour de Pau 6 mars 1914, S. 1914.2.215; Toulouse, 5 Décembre 1893, S. 1894.2.57, et la note de Labbé ; Cass. Req. 1895, S. 1895.1.285 ; Pas de contrat de transport non plus, pour un voyageur sans billet, Montpellier, 17 Mars 1926. Mon. Midi, 15 mai 1926.

(2) Josserand, Les transports, p. 693 et suiv.; Vensteenberghé. Les accidents de voyageurs ; Vasiliu, th. 1925, p. 52 et suiv.; Koffler, th. 1930.

(3) Voir plus loin notre chapitre sur le préjudice, page 87.

§ 2.— L'action contractuelle des ayants-cause.

Lorsque les ayants-cause de la victime d'un accident de transport, veulent invoquer le contrat intervenu entre le de cujus et le voiturier, ils agissent en tant qu'héritiers, continuateurs de la personne du défunt.

Comme ils héritent de tous les droits et actions appartenant au défunt, rien ne s'oppose à ce qu'ils exercent l'action en responsabilité, trouvée dans le patrimoine du de cujus, basée sur le contrat intervenu, et par lequel le voiturier était obligé de le conduire sain et sauf à destination.

Une fois la responsabilité contractuelle du voiturier admise en faveur de la victime, on doit l'admettre avec toutes ses conséquences et permettre la transmissibilité aux héritiers. (art. 724 C. Civ.).

La doctrine et la jurisprudence sont en ce sens (art. 1122 C. Civ.) (1).

Nous rappellerons sommairement l'avantage de la responsabilité contractuelle en ce qui concerne la preuve, qui est d'ailleurs connu avec celui de la victime et qui a été la cause de la création de cette théorie contractuelle.

En effet lorsque l'héritier invoque le contrat du de cujus, il le fait comme celui-ci l'aurait fait, c'est-à-dire qu'une fois l'obligation de transport prouvée,

(1) Voir sur toutes les questions de responsabilité délictuelle et contractuelle, Mazeaud, *Revue trimestrielle de Droit Civil* 1929, 3, 606.

c'est au voiturier de montrer qu'il est libéré, de son exécution, par cas fortuit ou force majeure.

Lui, le parent, il n'a aucune preuve à faire, avantage très grand, primordial dans la matière du transport (1).

La seule chose qu'il doit prouver, c'est le rapport de causalité entre l'accident, et les blessures ou la mort de son auteur (2).

§3. — Comment peuvent-ils se servir des deux actions.

On a vu dans quels cas les ayants-cause ont une action délictuelle et dans cas ils ont une action contractuelle.

Mais il arrive parfois que l'héritier ayant à sa disposition une action contractuelle, pourrait néanmoins agir en vertu du droit commun de l'art. 1382 C. Civ.

On se demande s'il pourrait le faire, et, abandonnant l'action contractuelle héritée du défunt, se prévaloir seulement de la responsabilité du voiturier envers lui personnellement.

M. Josserand conteste ce droit, car, ou on a une action contractuelle et on l'exerce, et dans ce cas on ne peut recourir à une autre action, ou bien on a une action délictuelle et pas une autre.

(1) Voir page 19.

(2) Tribunal Civil Lille, 2^e Ch., 17 février 1930.

Un Français ne pourrait se prévaloir du titre de Français et d'étranger à la fois.

Pour un même droit, il ne peut y avoir deux actions différentes en faveur du même individu, on ne pourrait pas se prévaloir du titre de contractant et de tiers en même temps. (1)

Pourtant dans la loi de 1898 sur les accidents du travail, il a fallu un texte spécial, l'art. 2, pour exclure l'exercice d'une autre action.

Nous ne voyons pas comment on pourrait interdire ici une action non contraire aux bonnes mœurs, quand aucun texte de loi ne s'y oppose.

Les sphères des deux actions ne correspondent naturellement pas, mais là où elles sont communes, nous ne voyons pas pourquoi on dénierait une action à l'ayant-droit. (2).

Mais naturellement il ne pourrait pas les cumuler, c'est-à-dire après avoir demandé la réparation par une action, intenter aussi l'autre.

L'Allemagne, laquelle possède la loi de 1871, réglementant la matière, n'a pas cru devoir exclure le droit commun et permet à la victime d'agir, soit en vertu de la présente loi, soit en vertu d'une respon-

(1) Voir Josserand, note sous Angers, 13 Mai 1929, D. 1929.2.161; Voir aussi l'article de M. Ripert, de la Revue critique de législation et jurisprudence 1914-15, page 196.

(2) En ce sens, Tribunal Civil, Melun 3 février 1927, Gaz. Pal. 1927.2.300 ; Alger 9 Janvier 1924, Gaz. Pal. 1924.1.587 ; Voyez aussi dans le sens que l'action de l'art. 1382 C. Civ. peut coexister au profit des héritiers de la victime d'un accident de transport, sans que le voiturier puisse prétendre n'être tenu qu'en vertu d'un contrat : Cass. 27 Juillet 1925, Gaz. Pal. 1925.2.653 ; Rouen 23 Déc. 1925, Gaz. Pal. 1926.1.370 ; Cass. 21 Avr. 1913, Gaz. Pal. 1913.1.697,

sabilité délictuelle de l'exploitant du moyen de transport:

« Art. IX. — La présente loi ne déroge pas aux lois particulières en vertu desquelles les entrepreneurs d'établissements désignés au § 1 et 2, ou toute autre personne, sont tenus à raison d'une faute personnelle, de réparer le préjudice causé par les morts ou les blessures occasionnées par leur exploitation. »

« Les prescriptions des art. 3, 4, 6 à 8 s'appliquent aussi dans ces hypothèses, pourtant sans préjudicier aux dispositions des lois particulières qui permettent à la personne lésée d'obtenir une indemnité plus forte. »

CHAPITRE II

LE CONJOINT

Quand le législateur pose en principe, dans l'article 1122, que l'effet des conventions se réalise à l'égard des ayants-cause, tout le monde s'accorde à reconnaître que la portée de l'expression doit être restreinte à ceux qui recueillent la totalité ou une quote-part du patrimoine, c'est-à-dire aux ayants-cause universels. (1)

Mais le conjoint est-il un ayant-cause ?

C'est sur ce point qu'il y a une grande discussion, et si la jurisprudence s'affirme de plus en plus dans le sens favorable au conjoint (2), en lui permettant d'invoquer le contrat de transport de la victime, par contre d'éminents jurisconsultes sont contre une assimilation entre le conjoint et les ayants-cause.

Le conjoint a sur la succession du de cujus un droit

(1) Voir Laborde-Lacoste, thèse Bordeaux 1916, La notion d'ayant-cause à titre particulier.

(2) Voir en ce sens : Cour de Grenoble 15 Mars 1921, D. 1922.2.26 ; Tribunal Civil de Bourgoïn 8 Octobre 1920, D. 1922.2.27 ; Tribunal Civil de Melun, 2^e Ch., 3 Février 1927, Gaz. Pal., 1927.2.300 ; Cour d'Angers 13 mai 1929, Gaz. Pal., 1929.2.314 ; Cour d'Appel de Paris, 5^e Ch., 5 Février 1930, Gaz. Pal., 1930.1.639 ; Cass. Civ., 3 août 1918, D. 1919.1.46. En sens contraire : Tribunal correctionnel de la Seine, 2 Avril 1909, D. P. 1909.5.24. Nous pouvons citer aussi, malgré son incertitude un arrêt de la Cour de Cassation du 21 avril 1913, Sirey 1914.1.5 ; cet arrêt ne dit pas d'une façon explicite à quel titre on accorde une action contractuelle au conjoint, si c'est au titre de son usufruit ou en tant qu'héritier (Art. 1122 C. Civ.), voyez page 45.

d'usufruit, suivant l'art 767 C. Civ., et l'opinion dominante l'exclut du rang des héritiers universels compris par la formule de l'art. 1122 C. Civ., et le considère comme un tiers.

La jurisprudence en faisant appel soit à l'équité, soit à la stipulation pour autrui, soit qu'elle le déclare purement et simplement ayant-cause, le fait entrer dans le cadre des personnes qui peuvent se prévaloir du contrat de transport de la victime, pour demander une réparation en cas d'accident.

Il y a pourtant en face de cette jurisprudence de plus en plus ferme, l'opinion contraire des annotateurs et des nombreux jurisconsultes. (1).

§ 1. — Voici une décision qui fait appel à la stipulation pour autrui.

a) Voici les motifs que donne le tribunal civil de Bourgoin, le 8 Octobre 1920 (D. 1922.2.27) :

« Attendu qu'il serait contraire au droit et à l'équité de décider que les héritiers des victimes ont seuls qualité pour se prévaloir du contrat de transport; Que d'une part *en équité*, une telle solution aboutirait à priver une veuve du bénéfice du contrat, alors qu'un simple héritier testamentaire pourrait s'en prévaloir

(1) Voir : Note de M. Rouast, sous Grenoble 15 mars 1921, D. P. 1922.2.25 ; Note de M. Ch. Lyon-Caen sous Cass. Civ. 21 Avril 1913, S. 1914.1.5 ; L'article de M. Ripert, de la Revue critique de législation et de jurisprudence 1914-15, page 196 ; Note de M. Jossierand sous Angers 13 mai 1929, D. 1930.2.161.

au moins en principe; que d'autre part, *en droit*, le contrat de transport d'une personne ne vise pas simplement comme celui d'un objet, la valeur incorporée dans un patrimoine, valeur qui passe toute entière dans la succession de celui qui la possède qu'il vise nécessairement toutes les forces matérielles et morales représentées par la personne transportée, c'est-à-dire une valeur productive qui n'a rien de commun avec celle de ses biens successoraux; qu'il constitue donc une stipulation au profit de tous ceux qui ont un droit naturel et légal à bénéficier non des biens, mais de l'existence de la personne transportée; qu'ainsi, tous ces bénéficiaires pourront accepter la stipulation faite à leur profit et demander réparation du dommage personnel qui leur est causé par l'inexécution du contrat. »

Voici une solution bien ingénieuse et bien contraire à la vérité; car peut-on s'imaginer que chaque fois qu'une personne entreprend un voyage si petit soit-il pense aux siens, en leur transmettant son droit?

§ 2. — D'autres reconnaissent d'une façon claire et explicite que le conjoint n'est pas un tiers. On le fait donc entrer parmi les ayants-cause de l'art. 1122.

a) C'est la solution de la Cour d'Angers du 13 Mai 1929 (Gaz. Pal. 1929.2.314):

« Attendu que les ayants-droit ne sont pas des

tiers... », en parlant de la veuve et des enfants mineurs (1).

b) C'est aussi la solution de la Cour de Grenoble du 15 Mars 1921. D. 1922.2.25:

« Attendu qu'on ne saurait considérer comme des tiers respectivement, les personnes entre lesquelles la loi positive sanctionnant la loi pré-existante de nature, a établi un lien d'assistance réciproque, le mari et la femme, les père et mère et leurs enfants, que dans un contrat comme le contrat de transport, qui met en jeu l'existence même de la personne transportée, celle-ci représente au contrat non seulement ses héritiers, mais encore les personnes qui lui sont rattachées par le lien naturel et légal susdit et qu'à ce titre *doivent être rangées parmi ses ayants-cause*.

c) De même la Cour d'Appel de Paris (5^e Ch.) du 5 Février 1930 (Gaz. Pal. 1930.1.639), déclare en termes précis que le conjoint est un ayant-cause: « Il n'en est pas moins recevable et fondé en sa qualité de conjoint survivant et comme ayant-cause de la dame Féret, à se prévaloir du fait constitutif du manquement par la Compagnie de chemin de fer à une obligation contractuelle... »

On peut se demander si la jurisprudence, contrairement à la situation antérieure, reconnaît au conjoint le rôle d'ayants-cause et le fait entrer dans la sphère de l'art. 1122, ou si c'est une application spé-

(1) Voir aussi Tribunal Civil Melun, 2^e Ch., 3 Février 1927, Gaz. Pal., 1927.2.300.

ciale au contrat de transport et dans ce cas elle porterait atteinte à l'art. 1165 C. Civ.

d) Enfin la Cour de Cassation Civ. 21 Avril 1913, Sirey 1914.1.5. ne relève pas le fait que l'action en responsabilité était exercée par des tiers, et le pourvoi n'y fait pas allusion dans ses moyens. Elle affirme dans son arrêt le caractère contractuel de la responsabilité du transporteur à l'égard de la femme et des enfants de la victime.

CHAPITRE III

QUID DES AUTRES INTÉRESSÉS

Pour avoir une vue d'ensemble des personnes qui peuvent se prévaloir d'une responsabilité contractuelle, à la charge du voiturier dans un accident de transport, on doit s'occuper d'autres catégories d'intéressés.

Nous les partageons en deux groupes, suivant leurs rapports avec le *de cujus*.

§ 1. — *Les créanciers.*

En ce qui concerne les créanciers, on peut envisager deux solutions à leur égard, pour leur permettre d'invoquer le contrat de leur débiteur.

a) D'abord on peut les considérer comme des ayants-cause universels et les faire rentrer à ce titre parmi les personnes prévues par l'art. 1122 C. Civ.

La majorité, l'unanimité presque de la doctrine et de la jurisprudence est en ce sens. (1)

La thèse du créancier ayant-cause universel présentée par Baudry-Lacantinerie (2) est devenue celle de la doctrine française.

(1) Voir Planiol, Cours de Droit Civil, 8^e éd. tome II, page 386.

(2) Baudry-Lacantinerie et Chéneaux, Traité de Droit civil, t. III, n^o 581.

Pourtant, comme la notion d'ayant-cause, est très discutée, quant à son contenu, M. Bonnecase, à entrepris récemment de détruire cette conception, et considère le créancier chirographaire comme un ayant cause à titre particulier. (1)

Solution qu'il reconnaît d'ailleurs lui-même révolutionnaire en face d'une opinion contraire bien établie.

b) Pourtant même si sur ce terrain on contesterait l'action contractuelle du créancier, on peut penser à l'action oblique de l'art. 1166 C. Civ. et lui permettre d'exercer une action de son débiteur, qui tend à une réalisation pécuniaire (2).

En effet cet article permet aux créanciers d'exercer tous les droits et actions de leurs débiteurs, qui ne sont pas strictement attachés à la personne.

Mais peut-on dire que ce droit à une indemnité en cas d'accident de transport, ne soit pas strictement attaché à la personne.

En effet nous sommes ici en face d'une action en dommages-intérêts qui a un caractère « vindictam spirans » et qui, à ce titre, est strictement personnelle à la victime (3).

Solution bien critiquable, car vu la tendance actuelle de dépersonnalisation des obligations, l'action

(1) Bonnecase, La condition juridique du créancier chirographaire, Revue trimestrielle de Droit civil, 1920, pages 103 et suiv. ; dans le même sens voyez : Colin et Capitant, Cours de Droit civil, tome 1, page 109.

(2) Voir en ce sens Vansteenberghé, Les accidents de voyageurs.

(3) En ce sens Tribunal Seine, 9 Janvier 1873. S. 81.2,21, note de M. Labbé.

civile en indemnité devient exclusivement un rapport de patrimoine (1).

Il est donc impossible, soit qu'on adopte la première ou la seconde solution, qu'on ne permette pas aux créanciers d'exercer l'action contractuelle de leur débiteur.

De même le syndic d'une faillite peut invoquer la responsabilité d'une compagnie de chemins de fer, quand il y a aggravation de la situation par la mort causée par l'accident (2).

Mais un patron n'étant pas partie au contrat de transport passé entre un de ses employés et une compagnie de transport, n'a aucun droit pour intenter une action en dommages-intérêts basée sur une responsabilité contractuelle. (3)

Pourtant en ce qui concerne le transport de marchandises on peut se demander si les maisons de commerce peuvent agir en tant que commettants, lorsque des expéditions sont effectuées par les voyageurs de commerce, et demander une indemnité aux compagnies de transport pour les retards, avaries, ou pertes survenues aux colis enregistrés par leurs préposés (4).

Comme on ne peut pas admettre que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voya-

(1) Voir Colin et Capitant, Cours de Droit civil, 4 éd., tome 11, p. 46.

(2) Trib. commercial Tours, 6 Juill. 1928, Journal faillites, Juillet-Septembre 1929.

(3) Cour de Paris, 5 mai 1928, Journal Trib. commerce 1929, p. 285.

(4) Voyez Josserand, Les transports, pag. 546.

geur de commerce et le voiturier, car ce voyageur ne peut être considéré comme un commissionnaire de transport, aux termes de l'art 101 C. Com, la maison de commerce est un tiers par rapport au transporteur, quant au contrat passé par le voyageur de commerce, pour l'expédition des marchandises.

La jurisprudence admet pourtant une action de la part de la maison de commerce, pourvu que la qualité de mandataire du voyageur de commerce, apparaisse ostensiblement dès la formation du contrat (1).

Donc la jurisprudence, lorsqu'elle accorde une action contractuelle, ne se base pas seulement sur l'existence d'un préjudice de la part du demandeur, et elle ne pourrait même pas faire autrement, car alors cela signifierait de renverser toutes choses, et permettre d'agir sur une base contractuelle dans les mêmes conditions de l'art. 1382.

Ce serait confondre les deux actions; il faut donc se garder, et bien distinguer leurs domaines respectifs, et si le demandeur veut obtenir une réparation suivant les conditions d'exercice de l'art. 1382, il faut qu'il prouve la faute du voiturier et ne pas faire appel au contrat personnel intervenu entre la victime et le transporteur.

§ 2. — Pour permettre une action contractuelle en

(1) Voyez au ce sens Cass. 18 Oct. 1905, D. 1909.1.128; Agen 18 mai 1904, D. 1906.2.94 ; Cass. 20 Juillet 1905, Gaz. trib. 18 Janvier 1906 ; Alger 23 Janvier 1909, S 1909.2.150.

faveur d'un parent, la jurisprudence prend en considération deux éléments :

a) Un lien d'affection entre le demandeur et la victime.

b) Un lien de soutien, entre ces mêmes personnes.

C'est comme si, étendant le cercle de la parenté, elle reconnaît un lien suffisant pour motiver une réparation, dans ces cas.

Idée bien moderne, que de reconnaître un lien naturel, aussi fort que celui de la parenté légale, et qui justifie une réparation au même titre.

a) C'est ainsi qu'on permettra une action contractuelle de la part d'un enfant naturel.

Nous pouvons distinguer ici deux cas :

1°. L'enfant naturel est reconnu par la victime de l'accident, nul doute que dans ce cas il pourra agir au même titre qu'un héritier légitime, conformément à l'art. 724 C. Civ.

2°. Si l'enfant naturel n'est pas reconnu, la faculté d'exercice de l'action, par lui, devient une question de fait, suivant que le de cujus subvenait ou non à son entretien ou à ses besoins, on lui accordera ou non, le bénéfice de l'action contractuelle.

Et la Cour de Cassation devra s'incliner devant l'appréciation souveraine des juges de fait.

b) Un mineur pourra intenten une action pour la réparation du dommage matériel ou moral causé par la mort de sa belle-mère (1)

(1) Agen, 20 Nov. 1928, *Semaine juridique*, 14 Janvier 1929.

c) Que décidera-t-on de l'action de la concubine?

Il y a une tendance actuelle d'élargir le cercle d'action de la concubine, et la Cour de Cassation considère la situation comme une question de fait.

Si donc il est démontré que le *de cujus* subvenait à l'entretien de la concubine d'une façon régulière et que celle-ci subit de ce fait un préjudice, on lui accordera l'action contractuelle de la victime (1).

Mais le simple fait du concubinage ne constitue pas un lien suffisant, pour justifier une réparation à ce titre, si la concubine ne peut faire la preuve d'un préjudice dérivant de ce que la mort de la victime, l'a privée d'un soutien (2).

La jurisprudence ne veut pas admettre une action en responsabilité contractuelle que seulement si à côté du préjudice, on invoque aussi la lésion d'un droit (3).

« Est sans droit à des dommages-intérêts vis-à-vis de l'auteur d'un accident la personne qui, infirme et incapable de se passer des soins d'un tiers, vivait avec la victime et recevait d'elle les soins nécessaires, et s'en trouve privée par l'effet de l'accident. »

(1) Cass. Crim. 26 Novemb. 1926, S. 1927.1.273 ; Cass. Crim. 28 Février 1930, D. H. 1930, 197.

(2) Paris, 12 Juin 1928, S. 1928.2.125 ; Conseil d'Etat, 11 Mai 1928, S. 1928.3.97 ; Trib. Com. Lyon 20 Février 1930,

(3) Cass. fr. 7 Fév. 1913, Pas. belge 1913.IV,126.

Deuxième Section

Dans cette section nous parlerons d'abord des différentes théories émises pour asseoir la responsabilité du voiturier en cas d'accident de transport.

Ensuite, dans un second chapitre, nous verrons si, contrairement à l'article 1165 C. Civ., on peut étendre en notre matière la thèse de la responsabilité contractuelle.

CHAPITRE PREMIER

LES DIFFÉRENTES THÉORIES ÉMISES (1)

Lorsque les moyens de communication se sont développés, et qu'on a commencé à voyager de plus en plus, on s'est aperçu que pour donner une solution équitable et garantir la vie des voyageurs, la responsabilité du voiturier basée sur l'art. 1382 et suivant ne suffisait plus.

Nous avons montré plus haut comment les voyageurs, ignorants de l'organisation du service de transport, et mis dans l'impossibilité de pouvoir démontrer une faute, à cause de l'anonymat de la provenance de l'accident, se trouvaient en fait démunis de toute action en responsabilité contre le voiturier, coupable

(1) Voyez sur les théories nouvelles, Demogue, t. III, p. 449 et suivantes.

le plus souvent, d'une omission ou d'une négligence qu'on ne pouvait démontrer.

Force était dès lors de trouver un autre terrain, pour asseoir la responsabilité du voiturier, sur lequel les voyageurs pourraient se trouver en toute sécurité quant aux précautions prises par le transporteur en vue de conserver leur vie.

Si l'on ajoute d'autre part l'extension prise dans ces derniers temps par la responsabilité contractuelle envers le conjoint, envers des personnes liées à la victime par une idée d'affection ou de soutien, on peut s'imaginer l'ingéniosité des auteurs, pour fuir cette responsabilité contractuelle qui allait à l'encontre des principes admis et surtout contre l'art. 1165 C. Civ. *res inter alios acta, aliis nec nocere, necque prodesse potest.* »

Allait-on continuer à appliquer la théorie de la responsabilité contractuelle envers ces personnes, ou bien fallait-il l'écarter pour lui substituer une théorie qui pourrait s'appliquer à l'ensemble de la matière, c'est-à-dire aussi bien à la victime qu'à ses parents.

Et encore ces théories auraient un champs d'application beaucoup plus vaste que celui de la responsabilité contractuelle, laquelle ne peut s'appliquer que lorsqu'il y a contrat, et qui est inefficace envers les tiers qui ne peuvent pas invoquer une situation contractuelle.

Nombre de théories ont été créées donc, en dehors des deux plus importantes: de la responsabilité délic-

tuelle proprement dite, art 1382, et de la responsabilité contractuelle.

Une partie de ces théories sont anciennes, elles ont été émises à l'occasion de la situation antérieure à la loi de 1898 sur les accidents du travail, mais depuis, elles ont pris une grande importance, dans la matière des transports, et nous devons les passer en revue.

Nous parlerons de la théorie des présomptions du fait de l'homme, de la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde, ainsi que de la théorie du risque, et ensuite nous examinerons l'idée d'assurance.

§ 1. — La théorie des présomptions du fait de l'homme.

Puisque le voiturier a la direction et la surveillance de ses services, et que le plus souvent on ignore quelle est la cause d'un accident, on va présumer le transporteur en faute (1).

Voici les motifs du Tribunal civil de Toulouse, du 5 Février 1905 (2) :

« Attendu que s'agissant d'un quasi-délit à établir, ladite dame est admise à recourir aux modes ordinaires de preuve, notamment aux simples présomptions. »

« Qu'on est ainsi conduit, en éliminant successivement le fait personnel de la victime, la force majeure

(1) Remarquons qu'on aurait pu, tout aussi bien, présumer le voyageur en faute, car il a pu agir, il n'est pas inerte comme une marchandise ou comme un colis.

(2) S. 1914. 1. 5.

ou le cas fortuit, à présumer la faute de la compagnie avec toutes ses vraisemblances. » (1).

De même M. Rouast dans la note déjà citée (2), rejette la responsabilité contractuelle de la compagnie envers le conjoint, et lui substitue une responsabilité tirée des présomptions du fait de l'homme, conformément à l'art. 1353 C. Civ.

Autrement dit, c'est toujours une responsabilité délictuelle de la part du voiturier, mais pour l'établissement de laquelle la victime ou ses ayants-cause n'auraient qu'à démontrer certains faits publics et matériels, tels qu'un déraillement ou une collision.

Dans cette conception, il suffit de démontrer qu'à raison de sa nature et des conditions où il s'est produit, l'accident devait nécessairement avoir pour cause un acte ou une omission répréhensible du transporteur.

Avant la loi de 1898 les tribunaux ont toujours refusé de considérer que le patron devait remettre l'ouvrier sain et sauf à la sortie de l'usine, c'est-à-dire, qu'ils n'entendaient pas une clause de sécurité sous entendue dans le contrat de travail.

Mais par le palliatif des présomptions du fait de l'homme la jurisprudence arrivait à un résultat analogue à celui de la responsabilité contractuelle (3).

Nous devons rejeter tout de suite cette assimilation

(1) Voir de même Riom 27 Janvier 1895, S. 1900.2.59.

(2) Sous Grenoble 15 Mars 1921, D. 1922.2.26.

(3) En ce sens, Rouen 3 décembre 1898. S. 1900.2.57.

entre le contrat de travail et le contrat de transport.

S'il y a quelque chose de commun entre ces deux contrats, c'est en ce qui concerne la liberté du consentement. Dans les deux il y a une atteinte à cette liberté, en ce sens, qu'on est ici en présence de contrats d'adhésion, conclus d'une part, par une grande institution (le plus souvent) organisée, tirant des grands bénéfices de l'entreprise, et d'autre part, accepté par un individu isolé, qui ne peut discuter les clauses de ce contrat; c'est à prendre ou à laisser. (1)

Mais autrement les deux contrats diffèrent en leur essence, en ce que l'un a pour but le paiement d'un salaire et la fourniture d'un travail, et l'autre le paiement du prix du transport et le transport, qui ne peut être conçu sans l'obligation du voiturier de ramener le voyageur sain et sauf à destination.

Ce n'est donc pas par cette assimilation qu'on pourra étendre en notre matière la théorie des présomptions du fait de l'homme.

Mais nous la rejeterons par deux arguments aussi péremptoires.

a) Ces présomptions sont abandonnées à la conscience et aux lumières du juge, et ne s'imposent nullement aux tribunaux, étant des questions de fait et non de droit, ce que certains tribunaux admet-

(1) Pourtant il y a une différence entre une exploitation industrielle ordinaire, et une grande compagnie de chemins de fer, dont les cahiers des charges doivent être approuvés par l'administration et qui à ce titre a le moyen de défendre les intérêts des individus qui contracteront postérieurement avec la compagnie.

tront, d'autres pourront ne pas admettre et la Cour de Cassation doit s'incliner devant leurs décisions souveraines (1).

Et alors, puisque l'on faisait appel à la responsabilité du voiturier aussi comme un moyen préventif, pour que celui-ci prenne toutes les précautions nécessaires, pour ne pas encourir une lourde responsabilité, ce moyen d'intimidation disparaîtra, car il pourra mieux se défendre (ce qu'il ne négligera certainement pas de faire) devant ses juges de fait, pour être exonéré.

b) Mais du moment que la responsabilité du voiturier repose sur une présomption de faute, on est forcé d'admettre la preuve contraire, il faudra donc permettre au voiturier de démontrer que l'accident ne provient pas de sa faute, qu'il a agi avec toute la diligence exigée, et dans ce cas l'exonérer.

Nous voyons donc que cette responsabilité basée sur l'art. 1.353 C. Civ. est bien inférieure à la responsabilité contractuelle et nous devons l'écarter comme insuffisante.

§ 2. — *De la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde.*

Nous arrivons maintenant à un système, lequel, s'il n'a pas eu les faveurs de la jurisprudence, en ce

(1) Voir en ce sens Note de M. Esmein sous Rouen, 3 Décembre 1898, S. 1900.2.57; Josserand, Les transports.

qui concerne les voyageurs, se défend pourtant très bien.

C'est le système préconisé par M. Josserand (1) pour asseoir la responsabilité du voiturier sur l'art. 1384 C. Civ.

C'est une responsabilité née ex lege, qu'il appelle indifféremment théorie objective, du risque créé, ou de la responsabilité du fait des choses.

C'est la théorie que l'on applique maintenant aux accidents survenus aux tiers, non contractants avec le transporteur (2).

D'après M. Josserand il faudrait aussi l'appliquer dans le contrat de transport, car il n'admet pas l'existence d'une obligation de sécurité à la charge du voiturier parce que: (3) « En réalité, et malgré le lien contractuel qui les unissait antérieurement, les deux adversaires, voiturier et voyageur, demeurent des tiers *quant à l'accident survenu*, parce que cet accident n'avait pas été prévu par eux, parce qu'il était resté en dehors du domaine contractuel tel qu'ils l'avait tracé.

Il rejette donc complètement la thèse de la responsabilité contractuelle, pour lui substituer celle dérivant de sa théorie, (4) reconnaissant pourtant que

(1) Josserand, De la responsabilité du fait des choses inanimées (1897).

(2) Cass. (Chambres réunies) 13 Février 1930. Recueil périod. des assurances, 1930, page 61.

(3) Voyez Josserand, Les transports. pag. 794.

(4) Voyez dans le sens de ses idées: Cour d'Appel de Paris, 9 Nov. 1909 (B. A. 1910.2.150); Cour d'Appel de Besançon 15 Déc. 1909, S. 1910.2.175, les deux Cours font application de l'art. 1384 C. Civ.; Trib. com. Marseille, 17 Déc. 1909, Rec. Marseille 1910, 1, 115.

certain accidents pourraient malaisément rentrer dans la formule de l'article 1384, al. 1^{er}, parce qu'ils n'ont pas été causés à vrai dire par des choses dont le voiturier avait la garde; tels sont les attentats, les violences sur les personnes, exercées par des tiers en cours de route.

Et voici ses avantages:

a) Ce système est infiniment plus protecteur que celui de la responsabilité contractuelle, car il protège indifféremment le contractant et les tiers.

b) En ce qui concerne la preuve, suivant l'interprétation de l'art. 1384 C. Civ., et suivants il y a à la charge du responsable une présomption de faute irréfragable.

Autrement dit le voiturier ne pourrait s'exonérer qu'en démontrant la force majeure, ou la faute de la victime, il ne lui sera pas permis de s'exonérer en démontrant seulement qu'il a pris toutes les précautions (1). (Voir le système précédent).

c) De plus dans cette théorie on n'aura plus à craindre l'insertion dans les contrats de transports, de clauses d'irresponsabilité, qui deviendraient vite de style, car toute clause contraire serait nulle et l'obligation présenterait donc un caractère d'ordre public.

d) En ce qui concerne l'étendue du dommage, et de sa réparation, on pourrait demander une indemnité pour tout dommage direct, car l'article 1150 C. Civ.

(1) Colin, Capitant, Cours de droit civil, 2^e éd. p. 388; Planiol, Cours de Droit Civil, 2^e éd. p. 305.

ne serait pas applicable, lequel ne concerne que la responsabilité contractuelle.

Voici donc un système qui possède les principaux avantages du système contractuel et en plus quelques supériorités sur celui-ci, pourquoi ne l'a-t-on pas admis en jurisprudence?

C'est probablement parce qu'on l'a considéré contraire à l'origine de la responsabilité du voiturier, envers les voyageurs.

D'après l'art. 1384 on est tenu puisqu'on est en faute, la faute acquilienne, du droit commun de la responsabilité délictuelle.

Mais lorsque l'on passe un contrat de transport, l'origine, et du même coup l'essence, de la responsabilité change complètement.

On n'est plus tenu puisque l'on est en faute, mais parce que l'on a contracté une obligation, dont l'extinction n'est pas prouvée.

« Nul n'a le droit d'affirmer que le débiteur est en faute, remarque justement M. Planiol (1), puisqu'on n'en sait rien, et on n'a pas besoin de le savoir pour le condamner ».

§ 3. — *La théorie du risque* (2).

(1) Planiol, Note au D. P. 1896.2.459.

(2) Voir à ce sujet, Josserand. Note sous Angers 21 Mai 1928, D. 1929.2.44; Vensteenberghé, Les accidents de voyageurs; Ripert. La règle morale dans les obligations civiles, p. 212; Marteau, La causalité dans la responsabilité civile, thèse Aix, 1914; Salleilles, Etude sur la théorie générale de l'obligation d'après la deuxième édition du projet de code civil pour l'Empire Allemand, p. 430 et suiv.; voir aussi Vasiliu, la portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs, thèse Paris 1925.

Tout le monde connaît la théorie du risque, résumons-la d'un mot: en principe le dommage est subi par celui qui en est atteint, au contraire dans cette théorie le dommage doit être supporté par celui qui en est la cause, qui a posé le fait générateur ou déterminant de l'accident.

M. Josserand considère avec raison cette théorie comme une application importante de la responsabilité du seul fait des choses. (op. cité, page 62).

Avec la théorie du risque la responsabilité doit être envisagée en fonction de la puissance dommageable de chacun (1).

Inutile de reprendre toutes les discussions que cette théorie a suscitées, retenons seulement quelques objections plus importantes:

a) D'abord, l'arbitraire de la limitation de cette théorie, où doit-elle s'arrêter? Car chaque acte des individus, qui se traduit chez une personne par un avantage, a comme contrepoids une perte chez une autre.

Alors puisque tout acte de l'homme se traduit par un préjudice chez le voisin, devra-t-il supporter la charge de ce préjudice, puisqu'il est dû à son activité ne serait-ce pas aller à l'encontre du progrès que d'effrayer l'esprit d'entreprise et d'activité des gens, par la menace d'une aussi lourde responsabilité? (2)

(1) Voir la théorie de la causalité adéquate de Von Bar dans Marteau, op. cité page 88 et suivantes.

(2) Voir Ripert, op. cité page 221.

b) Ensuite, nous sommes ici en présence d'une théorie objective, et comme envers toutes ces théories il faut être méfiant, en France où l'esprit juridique est avant tout subjectif.

M. Ripert, dans sa « Règle morale », combat justement cette théorie, sur son terrain de prédilection, c'est qu'elle enlève en réalité à la responsabilité civile l'élément moral dont ce principe tire sa force et qui commande sa limitation.

Quoiqu'il en soit cette théorie ne s'est pas beaucoup acclimatée en France, où elle n'a pu acquérir la force juridique que l'on demandait pour elle.

§ 4. — Saleilles en combattant aussi la théorie du risque professionnel, ou risque d'entreprise, dit qu'il y a toute une école laquelle croit que tous ces risques d'entreprise, font un droit à part exclusif du droit commun. Saleilles y a cru, mais aujourd'hui (1901), il penche vers la croyance, que ces risques d'entreprise, ne doivent pas être rangés dans une catégorie à part, ayant ses règles propres, et d'où on déduirait des conséquences, vu leur catégorie exceptionnelle, lesquelles ne seraient pas du tout celles du droit commun.

Il ne les considère que comme des applications générales de l'art. 1382.

S'il y a quelque chose d'exceptionnel dans ces risques d'entreprise c'est que la loi met à la charge de l'entrepreneur une obligation d'assurance.

En s'inspirant du droit allemand, lequel voit, dans toutes les hypothèses où il y a intervention de preuve, une sorte de garantie légale des risques d'exploitation imposé et non une garantie contractuelle, fait appel à une idée d'assurance obligatoire à la charge de l'entrepreneur.

C'est parce que la loi met à sa charge l'obligation d'assurance en faveur de la victime, qu'il doit réparer le dommage créé par son entreprise.

Et là où l'on ne peut trouver une telle obligation, le droit commun de l'art. 1382 C. Civ. s'applique.

Et ceci est tellement vrai que cette obligation d'assurance existe non seulement en faveur du contractant, mais même en faveur des tiers.

Et cela devient une question d'ordre économique, ou plutôt une question d'ordre social beaucoup plus que de droit individuel.

Mais dire que chaque fois qu'il y a intervention de la preuve, il faut voir là une obligation d'assurance, n'est-ce pas tourner dans un cercle vicieux? Car la question est de savoir, d'une façon précise, quand il y a intervention de la preuve.

Et avec cette idée d'assurance, a-t-on dissipé le vague, et aussi l'arbitraire qui planait au-dessus du risque professionnel?

Dans cet ordre d'idées, une théorie plus précise et conforme à l'esprit social actuel est la théorie présentée par M. Demogue, laquelle fait peser le poids de

la responsabilité sur celui qui est le mieux à même de s'assurer (1).

En effet parmi les deux parties en cause, en cas d'accident, la victime et son adversaire, il y a ordinairement une d'entre elles, laquelle soit à raison de sa profession ou de sa situation peut s'assurer avec plus de facilité, qu'une autre isolée et dont ni la profession ni sa situation de fortune ne lui permettent de s'assurer aussi facilement.

Et le législateur fait œuvre sage lorsqu'il fait peser la responsabilité sur le patron, en cas d'accidents de travail, ou sur les compagnies en cas d'accident de transport, car ceux-ci vu leur profession dans laquelle ils ont constamment à faire avec des accidents, sont les mieux à même de s'assurer.

Et même si l'assurance leur impose le paiement des primes, cela est le moindre des inconvénients.

(1) Voyez, Demogue, Les obligations (1923) t. III, p. 470.

CHAPITRE II

LES THÉORIES OBJECTIVES

Si dans le chapitre précédent nous avons vu les théories qui rejetaient l'idée d'une responsabilité contractuelle dans l'obligation du voiturier, nous pouvons dire que nous sommes ici sur un terrain exactement opposé, lequel considère comme source de toute responsabilité, le contrat.

Pour nous faire bien comprendre, nous sommes obligés de faire une petite incursion dans le passé, en ce qui concerne l'évolution du lien obligatoire.

En droit romain primitif, cela était conçu comme un attachement strict de l'obligation aux personnes en rapport contractuel et impossibilité de transmission aussi bien active que passive. (1)

Peu à peu les relations des individus devenant de plus en plus fréquentes, un certain relâchement se produit, et on admit la transmissibilité active d'abord et un peu plus tard la transmissibilité passive.

Le caractère strict de l'obligation comportant exécution non seulement sur les biens mais aussi sur la personne, subsiste dans l'ancien droit français et il faut attendre les temps bien modernes du XIX^e siècle, pour voir disparaître la contrainte par corps.

(1) Voir Girard, Cours de droit romain, 6^e éd., page 675 et suiv.

Depuis ce temps, les personnes du débiteur et créancier s'effaçant, l'obligation devient surtout une relation de patrimoines.

Il était fatal que nombre de théories objectives apparaissent.

Et, en effet, oubliant complètement le lien personnel des contractants, toutes les préoccupations se portèrent vers la convention envisagée d'un point de vue objectif, abstraction faite des personnes (1).

Ces théories sont devenues des réalités en droit commercial, en matière de titres de crédit, de valeur mobilières, où l'obligation contractuelle, ayant une existence propre, peut se fixer indifféremment sur une personne ou une autre.

En droit civil, on a parlé aussi d'un certain aspect objectif du contrat (aspect social, etc.).

Le contrat serait une sorte de charte posant le principe obligatoire, lequel pourrait se fixer sur n'importe quelle personne, indépendamment de toute idée de consentement, ou de relations préexistantes entre les futurs débiteur et créancier (2).

Comme je l'ai déjà dit on ne peut accepter en

(1) Voir les théories de Savigny dans le cours de M. Levy-Ulmann ; L'obligation et le contrat au premier quart du XX^e siècle (1927-1928).

Voir la distinction entre *debitum* et *obligatio* (Droit romain), *Schuld und haftung* (Droit allemand), qui correspondent en Droit français aux notions de dette et de contrainte.

(2) Nous attirons ici l'attention sur ce manque de relation préexistante entre les contractants, car c'est en cela que consiste la différence entre une obligation résultant d'un délit, et une autre qui prend sa source dans un contrat. (Voir le chapitre suivant).

France une objectivisation du lien obligatoire (1) à cause du caractère subjectif du droit.

Il faut se méfier de ces théories importées surtout d'Allemagne, et craindre qu'elles ne cachent quelques germes destructeurs sinon pour la France, du moins pour l'esprit français qui est avant tout consensualiste.

Il faut être méfiant à l'égard des théories objectives, car se départir du consensualisme (volonté déclarée ou présumée) cela ne pourrait cadrer ni avec la tradition du droit français, ni avec sa formation d'ensemble, et signifierait aller à l'encontre de toutes les institutions existantes.

(1) En droit civil du moins.

CHAPITRE III

Après avoir vu les deux catégories de théories, celles qui invoquent une idée délictuelle, et celles qui prennent en considération le contrat pour faire découler la responsabilité, faisons comme conclusion de ces chapitres une comparaison entre ces deux sortes de responsabilité.

§ 1. — Et d'abord il s'agit de préciser les termes, faut-il appeler du nom de responsabilité seulement, celle qui résulte d'un délit ou quasi-délit, et nommer garantie, l'obligation qui résulte de l'inexécution d'un contrat? (1)

Dans une obligation contractuelle, on peut distinguer deux éléments:

1) Une obligation qui née directement du contrat, laquelle constitue son objet.

2) Une obligation qui née de son inexécution, mais laquelle ne peut exister qu'en se substituant à la première. (2)

Et cette obligation qui née de l'inexécution du contrat ressemble beaucoup à une responsabilité délictuelle.

(1) Voir Sainctelette, Responsabilité et garantie.

(2) Voir Mazeau, De la responsabilité délictuelle et contractuelle, Revue trimestrielle de droit civil, 1929, p. 569; Voyez Demogue, Traité des obligations en général, t. V, p. 523 et suiv.

Un même rapprochement contenu dans le projet de code allemand, est étudié par Saleilles (1).

Le délit consiste à violer le droit d'autrui, or il y a violation du droit d'autrui, aussi bien lorsqu'il s'agit d'atteinte à un droit de créance que lorsqu'il s'agit d'atteinte au droit de propriété; donc ce que nous appelons faute contractuelle est pour les auteurs du projet un délit civil comme tous les autres.

La seule différence est qu'en matière contractuelle l'obligation se mesure d'après la convention, et en matière délictuelle d'après le droit commun.

Mais le projet admettant l'identité de caractère, distingue avec soin leurs origines et leurs conséquences.

Il ne faut donc pas faire une grande différence entre les deux responsabilités, d'autant plus qu'une idée de garantie impliquerait:

a) Une obligation de réparer indépendamment de toute idée de faute, or le débiteur commet une faute puisqu'il n'exécute pas son obligation, et c'est pour cela qu'on lui accorde le droit de démontrer le cas fortuit, ou la force majeure, pour démontrer justement que ce n'est point par sa faute qu'il n'a pas exécuté son obligation.

b) Et ensuite, le mot de garantie pourrait faire penser à une clause pénale sous-entendue.

Or il n'est pas besoin de clause pénale pour condam-

(1) Saleilles, opus, cité, page 430 et suivantes.

ner un débiteur qui n'exécute pas une obligation. (Voir Saleilles).

§ 2. — *La nature juridique de la responsabilité du voiturier envers les parents de la victime.*

Nous avons vu pourquoi on ne peut pas invoquer en notre matière une théorie ayant à la base une idée de faute délictuelle, et de même quels sont les motifs qui nous empêchent d'introduire ici une objectivisation du contrat de transport, d'admettre son aspect social, etc.

Maintenant nous allons tâcher de déterminer quelle est exactement la nature juridique de la responsabilité du voiturier envers les parents de la victime, laquelle se place sur un terrain intermédiaire, lequel n'est ni le premier ni le second de ceux vus plus haut.

Ce qui différencie la responsabilité née d'un délit et celle qui est née d'un contrat, c'est le (premier élément que nous avons distingué ci-dessus) une relation entre les contractants antérieure à la responsabilité qui dérive de l'inexécution du contrat.

Et c'est cette relation préexistante qu'il ne faut pas perdre de vue au risque de tout confondre, responsabilité contractuelle et délictuelle ou de s'égarer dans une objectivisation du contrat.

En effet en ce qui concerne la responsabilité délictuelle, aucun lien antérieur n'existe entre le débiteur

et le créancier, n'importe quelle personne du moment qu'elle subit un préjudice et démontre le rapport de causalité avec le fait du prétendu débiteur à droit à réparation.

Au contraire pour qu'une personne puisse se prévaloir de l'inexécution d'une obligation contractuelle, il doit démontrer :

- 1) Soit un rapport personnel contractuel,
- 2) Soit un rapport personnel avec une des parties contractantes.

C'est cet élément préexistant qui caractérise la responsabilité qui est née de l'inexécution d'un contrat et qui lui conserve le trait personnel.

Rien à dire sur le premier rapport, c'est le lien obligatoire contractuel, quant au second, ce peut être un lien de parenté et dans ce cas celui qui invoque le contrat est un ayant-cause d'un des contractants.

Mais nous allons voir dans les lignes qui vont suivre que ce rapport personnel, avec une des parties contractantes est très divers et ne peut se ramener à une idée unique, telle que l'idée d'ayant-cause, mais ce qui est absolument indispensable, c'est son existence, car sans ce lien préexistant, pas de responsabilité contractuelle.

Si nous voulions marquer les étapes du lien obligatoire on pourrait distinguer ainsi que nous l'avons fait plus haut, premièrement une exécution stricte de l'obligation attachée aux personnes d'une façon intransmissible, ensuite une transmissibilité dans un cercle très serré des ayants-cause, et finalement un

élargissement de la transmissibilité, à d'autres personnes, et qui se produit de deux manières: a) soit par une extension de la notion d'ayant-cause,

b) soit par la permission d'invoquer le contrat, accordée à d'autres personnes, que les ayants-cause, attachées aux contractants par un lien reconnu valable.

Nous attirons soigneusement l'attention sur ce lien pré-existant, puisque c'est ce qui distingue d'abord la responsabilité contractuelle de la responsabilité délictuelle, et ensuite empêche celle-là de prendre un caractère objectif, qui ne tiendrait pas un compte suffisant des personnes.

C'est dans les deux cas pour avoir méconnu ce lien personnel préexistant, que l'on s'est éloigné de la vérité.

Il faut remarquer que plus la jurisprudence se montrera large pour apprécier ce lien, plus nous approcherons d'une objectivisation de l'obligation.

Mais ce qui est essentiel dans une obligation contractuelle c'est son existence, et en cela nous sommes sur le terrain classique du droit personnel.

Donc malgré le relâchement du lien personnel, il n'en existe pas moins sous la forme d'un rapport personnel préexistant à l'exercice de l'action contractuelle.

§ 3. — *La limitation de l'article 1.165 C. Civ.*

On nous dira après la lecture du précédent para-

graphe que si nous élargissons ainsi le lien personnel existant avec un des contractants, nous sortons du cadre de l'article 1.165 C. Civ. et que nous allons à l'encontre de la règle « *res inter alios acta aliis nec nocere, necque prodesse potest* ».

Cela est vrai, et nous allons voir dans les lignes qui vont suivre, quelques exemples qui nous montreront les nombreuses exceptions limitant son application.

Notre cas d'exception n'est pas le seul, mais au contraire il y a de nombreuses situations dans lesquelles cours et tribunaux admettent une action de la part de personnes qui n'ont pas été partie au contrat.

Cela a été rendu possible par la constitution et la formation morale de la société dans laquelle nous vivons.

Avec les moyens de communication actuels la France est devenue quatre cents fois plus petite de ce qu'elle était au XIII^e siècle (1), et le nombre des individus bien supérieur à ce qu'il était, et à ce qu'il est en réalité.

Cela pourrait paraître paradoxal, pourtant c'est une loi bien connue en Economie Politique, que la circulabilité (la vitesse de circulation) a un effet équivalent à l'augmentation du nombre (2).

En effet dans le commerce juridique, si un individu se trouve dans un temps relatif court, sur diverses

(1) Gide, Cours d'Economie Politique, X^e éd. page 369.

(2) Gide, op. cité, page 593.

parties du territoire, pour passer des actes et devenir sujet de droits, cela produit un effet analogue à une augmentation du nombre des individus sur ce territoire.

Nous sommes donc trop près les uns des autres pour ne pas souffrir de nos activités réciproques, et nous sommes trop nombreux pour pouvoir nous prémunir contre tous ceux qui pourraient nous porter préjudice.

Et quand une personne passe un contrat avec une autre, il peut y avoir d'autres personnes lesquelles nécessairement pourraient être intéressées par ce contrat. (1)

Ensuite la conception bien moderne de solidarité, dont l'idée a été posée comme principe dans la loi du 17 avril 1919 sur les dommages de guerre, pourrait bien avoir des répercussions sur les relations particulières, en ce qui concerne les contrats. (2)

Les liens d'où découlent des droits et obligations s'élargissant jusqu'à atteindre la nation entière, a rendu possible en notre matière l'idée de l'extension du lien personnel avec une des parties contractantes, au delà du cercle des ayants-cause, et à l'encontre de l'article 1165 C. Civ.

a) La stipulation pour autrui.

Tout le monde connaît les discussions occasionnées

(1) Demogue, Les notions fondamentales du droit privé, page 481, et suiv.

(2) Capitant. Les transformations du droit civil français depuis cinquante ans (1922).

par la stipulation pour autrui de l'article 1.121 Code Civil.

Pendant un certain temps on lui déniait tout effet, considérant l'article 1165, la stipulation ne pouvait ni profiter ni nuire aux tiers.

Actuellement l'accord est fait et on reconnaît que cet article ne dit pas ce que l'on croyait premièrement, mais qu'il fallait prouver un intérêt pour que la stipulation pour autrui soit valable.

Voilà donc à quoi se sont réduites les exigences des défenseurs de l'art. 1165; pourvu qu'on démontre un intérêt personnel on peut faire naître des droits chez autrui, et par là déroger à l'article 1165.

Mais comme cet intérêt personnel est bien facile à démontrer nous sommes bien là dans une exception à la règle: *res inter alios acta...*

Elle est d'ailleurs prévue par l'article 1165, mais ce n'en est pas moins une exception.

b) *Les conventions collectives.* (1)

Ces conventions dont le statut fut fixé par la loi du 25 Mars 1919, et qui intéressent une grande masse de la population mondiale, se présentent comme des exceptions remarquables à la vieille règle fondamentale des contrats de l'article 1165.

Les membres d'un syndicat, signataire d'une convention collective, sont obligés de conformer leurs

(1) A ce sujet la thèse de M. Rouast, Lyon 1909, est d'une autorité incontestable; Essai sur la notion juridique du contrat collectif dans le droit des obligations.

contrats de travail individuels aux conditions prévues par elle, même s'ils les désapprouvent, même si dans l'assemblée syndicale qui a pu précéder la signature de la convention collective et où l'on a discuté si oui ou non on l'accepterait, ils ont voté contre; ils sont obligés malgré eux.

C'est une exception complète à la règle de l'article 1165 et non une demi exception comme celle vu précédemment de la stipulation pour autrui.

Dans la stipulation pour autrui, un contrat peut profiter à un tiers, mais non lui nuire.

La convention collective est une exception totale, le syndiqué profitera de la convention collective et la subira.

c) *Le concordat.*

Le concordat s'impose aussi bien à ceux qui l'ont accepté, qu'à ceux qui n'ont rien dit, en s'abstenant de voter, et bien plus à ceux qui étaient contre, car les délais et les remises votés par la majorité des créanciers s'imposent à tout le monde, même à ceux qui n'ont manifesté aucune volonté ou ont manifesté une volonté contraire.

d) En ce qui concerne les marques de fabrique, toute personne qui éprouve un préjudice du fait d'un tiers, agissant dans une intention mauvaise, a le droit de demander une réparation.

Quels seront les droits du propriétaire d'une marque de fabrique dans ce cas?

Nous relevons à ce sujet plusieurs décisions, dans lesquelles on voit un certain effet du contrat déborder

l'article 1165, en permettant aux tiers lésés, de l'invoquer, pour justifier une réparation.

1) Ainsi en cas de *marché* intervenu entre un propriétaire d'une marque de sucre et un adjudicataire, soumissionnaire de fourniture, le propriétaire peut demander une réparation, lorsque l'adjudicataire livre un sucre d'une autre marque, et chose bien plus intéressante, sans aucune intention mauvaise de sa part.

Nous sommes ici dans une véritable exception à l'article 1165 C. Civ., car sans aucune intention mauvaise, sans aucune faute de la part du fournisseur, on peut demander une réparation. (1)

L'explication est que le contrat intervenu entre le fournisseur et le client peut être invoqué par le propriétaire de la marque, qui en réalité est resté étranger à cette convention, et en cela c'est une dérogation à la règle: « res inter alios... »

2) De même en cas de commande à un fournisseur, d'un produit d'un certain nom, lorsque celui-ci livre un produit différent, il y a lieu à réparation envers le propriétaire de la marque.

Cour l'Alexandrie, 18 Avril 1923, Gaz. Trib. mixtes XIV, p. 45.

3) Encore dans le cas bien plus simple, lorsqu'il y a demande dans un magasin d'un certain produit. Un commerçant ne peut vendre des produits similaires aux produits qui lui sont demandés, sans avertir les clients, et le propriétaire de la marque ou de la

(1) Rennes, 18 Juin 1906, La Loi du 28 Novembre 1906,

dénomination est en droit de demander une réparation. (1)

e) *La tierce opposition et l'intervention* (2).

Nous avons vu des exceptions certaines à la règle de l'article 1165 C. Civ., nous allons voir maintenant avec les deux institutions, de la tierce opposition et de l'intervention, leur consécration officielle.

Car ces institutions ont été créées justement puisque en se retranchant derrière les art. 1165 et 1351 C. Civ. on n'était pas défendu, en tant que tiers.

Avec la limitation dans l'application de ces deux articles, des personnes restées étrangères à une convention ou un jugement, pouvaient se trouver atteintes par ces conventions et jugements, malgré les interdictions édictées par les deux articles.

C'est alors qu'il a fallu créer des actions pour que ces tiers puissent défendre leurs intérêts, pourtant légitimes.

Inutile donc de se cantonner dans une formule vieillie, et laquelle ne correspond pas avec l'esprit de la société actuelle.

L'art. 1165 C. Civ. est miné par de nombreuses exceptions; mais peut-on envisager sa disparition?

Nous ne le croyons pas. Nous avons dit plus haut que pour rester sur un terrain contractuel, il fallait, de la part des personnes qui invoquaient un contrat,

(1) Cass. 18 Nov. 1902, S. 1903.1.183; Aix, 19 Nov. 1904, S. 1905.2.263; Paris, 8 Juin 1904, S. 1904.2.300.

(2) Maurice Coste, Revue trimestrielle de droit civil 1924.

la preuve d'un lien personnel préexistant avec une des personnes contractantes.

Ainsi dans la stipulation pour autrui, c'est parce que le stipulant l'avait prévu dans le contrat que le droit est né sur la personne du bénéficiaire.

C'est à cause d'un lien préexistant entre le stipulant et le bénéficiaire, que celui-ci peut profiter du contrat, peu importe quel est ce lien, de famille, ou un simple lien d'affection ou de soutien.

Dans les conventions collectives si elles ont des effets au-delà des signataires, c'est à cause d'un lien personnel préexistant, l'association syndicale.

Dans le concordat, c'est l'existence de l'indivision entre les créanciers, représentée par le syndic, provenant de la déclaration de faillite, laquelle explique les effets exceptionnels des conventions au-delà de ceux qui ont consenti.

Nous sommes donc sur un terrain de droit personnel, en ce qu'il y a un lien préexistant avec une des parties contractantes, mais nous ne sommes pas moins dans des cas d'exception à l'article 1.165, en ce que, vu son extension, ce lien ne correspond plus à la notion classique d'ayant-cause.

§ 4. — *Droit comparé.*

Si nous regardons dans les pays qui entourent la France, comment la question est résolue, nous pouvons distinguer deux catégories de pays :

- 1) Une première catégorie formée surtout par les

pays latins, et dans laquelle la responsabilité contractuelle du voiturier, envers la victime de l'accident de transport, est consacrée soit par la législation (Belgique, loi du 25 août 1891, Annuaire de législation étrangère 1891, pag. 576) soit par la jurisprudence: **tels sont la France et l'Italie.**

2) Une deuxième catégorie, dans laquelle rentre l'Allemagne et la Suisse, lesquelles par leurs lois respectivement du 7 juin 1871 (Annuaire de législation étrangère 1871, p. 264) et du 1^{er} juillet 1875 (Annuaire de législation étrangère 1875, pag. 739) font de la matière des accidents de transport, une législation particulière, et ne les considèrent pas comme des simples cas particuliers, rentrant dans la matière générale du contrat de transport, ainsi que le fait la Belgique.

En effet celle-ci en parlant du contrat de transport, considère la responsabilité du voiturier, pour les accidents de voyageurs, comme une simple application de la théorie générale du transport, tandis que les deux législations que nous venons de citer, en forment des lois propres, distinctes des autres s'occupant du transport, et ces lois par leur forme et leur objet nous font penser à la loi française de 1898 sur les accidents du travail.

Ces deux lois se sont occupés d'une façon détaillée des questions que soulève la responsabilité du voiturier dans les accidents de transport, et elles règlent la matière d'une façon générale, qu'il y ait ou non contrat, elles régissent donc même les cas dans

lesquels la jurisprudence française applique l'art. 1.384 C. Civ.

Leur esprit est le même que celui de la loi de 1898 sur les accidents de travail.

Celui qui exploite une entreprise de chemins de fer est responsable des accidents survenus pendant l'exploitation.

Et ce qui est très intéressant dans ces lois c'est qu'elles résolvent la question des personnes qui peuvent agir en indemnité dans le sens indiqué par notre ouvrage, et lequel est celui de la jurisprudence française

En *Allemagne*, la loi du 7 juin 1879 : Art. III. —

1) Deuxième alinéa :

« Lorsque la personne morte était, au moment de sa mort tenue d'une obligation alimentaire légale, le créancier des aliments peut réclamer une indemnité, si la mort du débiteur lui fait perdre sa pension. »

Pourtant d'après cet article, le cercle des personnes qui peuvent agir en indemnité est plus étroit que celui de la jurisprudence française, car d'après la loi allemande il faut justifier d'une obligation alimentaire légale en sa faveur, formule dans laquelle on doit pourtant faire entrer le conjoint, tandis qu'en France la jurisprudence se contente d'une charge alimentaire de fait.

Mais voici la loi *Suisse* du 1^{er} juillet 1875, laquelle concorde pleinement avec nos solutions, et celles de la jurisprudence française, car d'après cette loi celui dont l'entretien, au moment de la mort, était à la

charge de la personne tuée, peut demander une indemnité.

Belgique. — La jurisprudence belge accorde aussi l'action contractuelle du de cujus, aux héritiers de celui-ci, mais à ceux-là seulement. (1) ,

L'inexécution des obligations nées du contrat de transport ne peut être invoquée que par la victime ou ses héritiers.

Elle ne va pas aussi loin que la jurisprudence française, et le conjoint n'a droit à indemnité pour le dommage matériel ou moral que lui a causé la mort accidentelle de sa femme qu'en démontrant la faute du transporteur.

(Gand, 29 janv. 1908.)

(1) Voyez Cour d'Appel de Gand. 29 Janvier 1908. Pas. belge 1909, II^e partie, pag. 158.

DEUXIEME PARTIE

Nous avons déjà dit, que dans cette deuxième partie nous verrons quelle est l'étendue des droits des parents, comment peuvent-ils agir, et les effets des clauses d'irresponsabilité, à leur égard.

CHAPITRE 1^{er}

LE PRÉJUDICE

§ 1. — En ce qui concerne le préjudice on peut distinguer le préjudice de la victime, et celui subi par le parent.

Pour le préjudice de *la victime*, on peut envisager deux situations :

1) Le voyageur meurt; dans ce cas, les dépenses qui sont occasionnées par l'accident et la mort qui s'ensuit sont :

a) Les frais médicaux, (médicaments, clinique, s'il a été soigné);

b) Les frais funéraires;

c) Le manque à gagner de la victime pendant la maladie, et le dédommagement de ses souffrances.

2) Le voyageur survit à ses blessures.

On peut envisager, ici, d'une façon parallèle à la loi de 1898 sur les accidents du travail:

a) Les frais d'invalidité temporaire, lesquels se com-

posent des frais médicaux, (médicaments, clinique) ensuite le manque à gagner, celui-ci étant calculé d'après la gravité des blessures, et en prenant en considération la situation de fortune de l'intéressé.

Pour un ouvrier, l'évaluation de l'indemnité doit se mesurer moins à la perte actuelle ou éventuelle de salaire, qu'à la gravité des lésions et de leurs conséquences, car il faut tenir compte de l'art. 1.150 C. Civ. lequel régit la matière contractuelle et ne permet pas une réparation au-delà du dommage prévu ou qu'on ait pu prévoir.

La jurisprudence, très large, admet pourtant, que la Compagnie de transport devait prévoir que la victime aurait une situation de fortune assez élevée.

b) Les frais d'invalidité permanente.

Nous envisageons ici la situation qui existe après la cicatrisation de la blessure, quand on peut déterminer l'incapacité de travail qu'elle fait subir à la victime dans l'avenir, sans craindre une aggravation.

Car si postérieurement à une guérison provisoire, il y a aggravation de l'état du blessé provenant des lésions, reçues à la suite de l'accident, il y a nouveau préjudice et la Cour de Cassation reconnaît le droit à une nouvelle indemnité. (1)

Mais du moment que la blessure s'est cicatrisée d'une façon définitive, il peut y avoir une incapacité totale ou partielle et nous croyons qu'il faut accorder à la victime, outre les frais d'invalidité temporaire pendant

(1) Voyez Cass. 21 Avril 1913. D. P. 1913.1.217.

qu'elle a été soignée, une indemnité, laquelle peut consister aussi en une rente, calculée d'après la diminution de capacité de travail que l'accident lui a causée, en tenant compte de sa situation de fortune, qu'on a pu prévoir. (Art. 1.150 C. Civ.)

Pour le préjudice du parent, l'indemnité due par le transporteur doit compenser tout dommage matériel (secours) ou moral (*pretium doloris*) subi du fait de l'incapacité temporaire, ou permanente, ou de la mort du voyageur.

Avec la jurisprudence qui est très large en ce qui concerne l'interprétation de l'art. 1.150 C. Civ., pour la prévision du dommage, nous approchons beaucoup du montant de l'indemnité calculée d'après les principes de la responsabilité délictuelle, laquelle permet la réparation de tout dommage direct.

De cette manière, il y a peu de dommages qui ne sont pas réparés sur notre terrain contractuel et en cela la réparation sera presque aussi large que si nous étions sur un terrain délictuel.

§ 2. — Considérons maintenant la situation sur ces deux terrains :

Terrain délictuel.

1) Un ayant-cause de la victime, morte dans un accident de transport, peut naturellement intenter une action basée sur l'art. 1.382 C. Civ. et dans ce cas demander la réparation du préjudice personnel subi par lui.

Voici donc l'avantage qu'aurait l'héritier en pouvant

se baser sur les deux actions, contractuelle et délictuelle à son choix : lorsque le successeur peut faire la preuve d'une faute à la charge de la compagnie, il pourra se faire indemniser de tout le préjudice subi par lui personnellement, tandis qu'avec une action contractuelle, l'art. 1.150 serait applicable.

Le préjudice du parent de la victime sera calculé d'après ses liens d'affection (*pretium doloris*), ainsi que d'après le soutien que cette personne obtenait de la part du de cujus, et le dédommagement doit être intégral.

Terrain contractuel.

2) Si nous prenons maintenant la question du côté contractuel, c'est plus délicat, car ici on pourrait prendre en considération aussi bien le préjudice subi par la victime, que celui de l'ayant-cause.

D'abord en ce qui concerne le préjudice de la victime, si on accorde aux ayants-cause une action basée sur le contrat de transport, ils peuvent demander la réparation du dommage subi par le de cujus. En effet la victime étant créancier d'une obligation contractuelle, celle-ci passe à ses héritiers, car on ne saurait admettre que sa mort délie son débiteur qui pourrait ainsi par un acte fautif, supprimer l'obligation à sa charge (1).

Les dommages-intérêts doivent comprendre la réparation de tout le préjudice prévu ou qu'on a pu prévoir.

(1) Voir Ripert, *Revue critique de Lég. et jurispr.* 1914-15. page 136.

Or le préjudice de la victime, subi du fait qu'elle ne peut plus subvenir à l'entretien et au soutien de sa famille, c'est bien un de ces préjudices qui rentrent dans cette formule.

En effet, la victime, par ses devoirs d'assistance envers ses proches, avait intérêt à ce qu'elle puisse continuer à pouvoir subvenir à ces charges, lui enlever la vie, on l'a du même coup mis dans l'impossibilité d'accomplir son devoir.

Ainsi que le disent certains arrêts : c'est comme si la victime prouvait qu'on la mise, par l'accident, dans l'impossibilité de subvenir aux charges de sa famille (1).

D'autres décisions donnent une autre explication : les ayants-cause sont des créanciers d'une obligation alimentaire à la charge de la victime, ils peuvent donc en cette qualité exercer les droits et actions du de cujus (art. 1.166 C. Civ.), pour se faire payer cette créance par le débiteur de la victime, et dans ce cas demander la réparation de leur préjudice personnel.

De même les auteurs qui basent l'action des ayants-cause sur une stipulation pour autrui (2), reconnaissent que les héritiers, exerçant les droits de leur auteur, ne peuvent prétendre à plus qu'il n'en aurait eus lui-même.

Mais il faut préciser quel était le droit stipulé au

(1) Cour d'Angers 13 Mai 1929. Gaz. Pal. 1929.2.314; Trib. Civil Melun 13 Février 1917. Gaz. Pal. 1927.2.300.

(2) Voir Vensteenberghé. Les accidents de voyageurs, page 344.

contrat : c'était le droit d'être indemnisé de tout le dommage prévu au contrat de transport; or, la mort rentrait dans les prévisions des parties, et puisque le voyageur stipulait aussi bien au nom et pour le compte de ses héritiers qu'en son nom propre, l'obligation du transporteur semble bien être de s'obliger à réparer le préjudice résultant pour le voyageur ou ses héritiers de l'inexécution du contrat et le droit de se faire indemniser par l'action du contrat, même du préjudice qu'ils ont personnellement éprouvé par la mort du voyageur.

La victime subvenait à l'entretien de l'héritier, en lui enlevant la vie, en plus de ce préjudice qu'on lui cause à lui personnellement, on pourrait dire dans sa personne physique, on lui en cause un autre dans sa personne morale, l'empêchant de subvenir à l'entretien de son parent, préjudice commun avec celui de l'héritier.

Mais on peut raisonner autrement :

Le parent en exerçant l'action de son auteur se comporte en héritier, et il le fait ainsi que la victime de l'accident l'aurait fait.

Pourtant, nous avons vu (p. 50) que la jurisprudence accorde l'action contractuelle du défunt, non pas seulement à ses héritiers, mais à d'autres personnes qui prouvent que le de cujus subvenait à leur entretien et à leurs besoins, et qui y sont attachées par un lien d'affection.

Un héritier se trouvera toujours dans ce cas, et même s'il n'était pas à la charge du défunt, il pourra

invoquer un lien d'affection et demander la réparation du préjudice personnel (*pretium doloris*), subi du fait de la mort de son parent.

Il faut donc distinguer l'existence de deux actions en sa faveur :

1) En tant qu'héritier, le parent exerce l'action du *de cujus*;

2) En tant que secouru par la victime, il exerce une action propre et peut demander la réparation du préjudice, causé par le manque de soutien provoqué par l'accident, lorsqu'il était à la charge de la victime, et dans tous les cas, il pourra demander le *pretium doloris*.

S'il y a plusieurs héritiers qui recueillent la succession, ils auront tous :

a) D'abord chacun leur action personnelle en réparation, graduée d'après le lien d'affection et de soutien qui les unissait personnellement au défunt.

b) Ensuite, ils exerceront l'action du *de cujus*, chacun proportionnellement à leur part héréditaire.

B. Envisageons maintenant une deuxième situation.

Il se peut qu'il y ait, en même temps, des héritiers qui recueillent la succession et d'autres personnes qui sont écartées par les premières, ou bien des héritières qui acceptent la succession en face d'autres héritiers qui renoncent, quels seront les droits des premiers et quels seront ceux des seconds?

a) Pour les premiers la situation est la même que dans le cas précédent, c'est-à-dire ils pourront exercer l'action du défunt en tant qu'héritiers, et leur propre

action en tant qu'attachés au de cujus par un lien d'affection et de soutien.

b) Pour les seconds la situation est différente, car ceux-ci ne pourront pas exercer l'action du défunt, n'étant pas héritiers, ils n'auront que leur action propre basée sur l'idée d'affection et de soutien.

C. Considérons maintenant la situation d'un légataire universel.

Quels seront ses droits?

1) En tant que successeurs de la victime de l'accident, il trouve dans son patrimoine l'action en indemnité contre la compagnie de transport, action qu'il pourra exercer ainsi que le de cujus l'aurait fait.

2) Si du vivant du de cujus, il était secouru par celui-ci, il pourra demander dans ce cas, la réparation du préjudice causé par la mort de son soutien, mais dans le cas contraire si la victime ne pourvoyait pas à ses besoins, il n'aura que la première action en tant que successeur.

On doit remarquer que c'est une solution différente de celle donnée dans le cas de l'héritier, car celui-ci aura dans tous les cas, les deux actions tandis que le légataire universel n'aura la seconde que seulement s'il démontre l'existence d'un lien d'affection et de soutien, avec la victime, assez fort pour justifier l'existence d'une action contractuelle en sa faveur.

En ce qui concerne le successible qui n'hérite pas étant écarté pour indignité, nous croyons qu'il ne pourra invoquer le contrat du de cujus pour ce motif, qu'il n'y a pas entre lui et son parent cette affection

qui explique la réparation du *pretium doloris*, ni le soutien sur lequel baser une action en indemnité.

Ainsi la question de savoir s'il y avait un lien personnel assez fort entre le demandeur et la victime pour expliquer la transmission d'une action contractuelle en sa faveur, devient une question de fait.

Donc dans le calcul de l'indemnité il faut prendre en considération le préjudice de la victime, et celui-ci se compose des frais médicaux si la victime a été soignée, ainsi que de tout dommage matériel ou moral, même si le de cujus n'aurait pu se prévaloir pendant sa vie (impossibilité physique) (1). Il suffit que le germe de la créance en indemnité existe au moment de l'accident (2).

En second lieu, il faut tenir compte du préjudice de l'héritier, *pretium doloris* (3) en diminuant ou en augmentant les dommages-intérêts suivant que la victime subvenait plus ou moins à ses besoins (4).

On peut dire que la sphère du préjudice de la victime comprend en elle-même, celle du préjudice de l'héritier, car celui-ci ne subit un préjudice que par contre-coup par le fait que la victime en subit un.

Mais les dommages-intérêts doivent se mesurer d'après le préjudice de l'héritier (5).

Ils doivent donc avoir comme maximum l'appau-

(1) Tribunal civil de Melun, 2^e Ch., 3 février 1927, Gaz. Pal. 1927.2.300.

(2) Voir Demogue, Revue trimestrielle de droit civil, 1930, p. 378.

(3) Cour de Douai, D. 1898.2.415.

(4) Cour d'appel de Paris, 11^e Ch., 24 Juil. 1929, Gaz. Pal. 1929.2.682.

(5) Cour de Grenoble 15 Mars 1921, D. 1922.2.25.

vrissement du patrimoine de la victime, et comme minimum l'appauvrissement de l'héritier.

Autrement dit les dommages-intérêts ne pourraient pas dépasser le préjudice de la victime, sans qu'ils soient inférieurs à celui de l'héritier.

D'une manière générale, si un contractant meurt, on peut se poser le problème de savoir qui considérera-t-on pour calculer le préjudice?

Est-ce le de cujus, ou bien l'héritier? Pour rendre plus claire la question, prenons un exemple : voici une personne laquelle se fait construire une maison dont elle a besoin à une date précise.

Pendant la construction et avant cette date, la personne meurt, et ses héritiers recueillent la succession.

Mais pour ces héritiers la date de construction est indifférente, car ils n'ont pas besoin de cette maison; pourront-ils quand même demander des dommages-intérêts au constructeur, en cas de retard de la prise en possession de la maison?

Nous ne croyons pas qu'ils puissent le faire, car ce serait pour eux un enrichissement sans cause, le dommage de l'héritier est la mesure de l'indemnité (1), ils n'exercent l'action du de cujus en dédommagement, qu'en tant que celle-ci tend à remplacer une valeur perdue par son patrimoine qu'ils recueilleraient comme successeurs.

Or si le de cujus subit un préjudice, du fait duquel ses héritiers n'en souffrent pas, qui est indifférent pour

(1) Voyez Demogue. Revue trimestrielle de droit civil 1930, p. 378.

eux, il ne peut s'agir de leur accorder un droit dont ils n'ont aucun intérêt.

Donc, en général, lorsque la question se pose de savoir quel sera le préjudice qu'on prendra en considération en cas de mort d'un contractant si ce sera le préjudice du contractant ou de celui qui invoque son contrat (parent), on doit répondre que ce sera bien le préjudice de ce dernier qu'il faudra considérer, car autrement ce serait pour lui un enrichissement sans cause.

§ 3. — *Le quantum des dommages.*

L'Art. 1.150 C. Civ.

Pour ce qui est du montant de l'indemnité, il faut aussi distinguer entre l'action délictuelle, et l'action contractuelle de l'héritier

S'agit-il d'une responsabilité délictuelle, l'héritier peut demander la réparation intégrale du préjudice subi par lui s'il est la suite immédiate et directe du délit ou quasi-délit (1).

Au contraire, s'il exerce une action contractuelle il faut appliquer l'art. 1.150 C. Civ., et décider que l'indemnité doit comprendre seulement le dommage prévu ou qu'on a pu prévoir lors du contrat.

Jusqu'en 1911-13, on excluait l'art. 1.150 C. Civ. et l'indemnité comprenait tout le dommage direct sans

(1) Note Sarrut, D. P. 1913.1.249.

limitation (1), mais à partir du moment où l'on met la responsabilité du voiturier sur un terrain contractuel, on applique cet article et il faut tenir compte de la prévision pour calculer le quantum du dommage (2).

Mais la prévision du dommage implique une connaissance approximative de la part du transporteur, de la situation de fortune et de famille du voyageur.

Parfois, le voiturier connaît celui qu'il transporte, soit que le billet est nominatif, comme en matière de transports maritimes, soit qu'il y a différentes catégories de voyageurs, militaires, fonctionnaires qui circulent dans des conditions particulières, mais ordinairement on ne peut pas dire que le transporteur connaît d'une façon suffisante la situation du voyageur, pour prévoir l'indemnité qu'il devra payer lorsqu'il y a accident.

Et lorsque le transporteur est une grande compagnie laquelle distribue simplement des billets à des personnes qu'elle ne connaît absolument pas, il n'arrive presque jamais qu'elle puisse prévoir l'indemnité à laquelle elle s'expose en cas d'accident.

Et encore lorsque les parents de la victime viennent lui demander à leur tour, une indemnité, basée sur le contrat de transport de cette victime, même

(1) Voyez Josserand, *op. cit.* pag. 799; Aubry et Rau t. IV. p. 750; Planiol t. II, n° 896; Bardet. III n° 2874.

(2) Voyez sur cette question Vansteenbergh, *Les accidents de voyageurs* pag. 554 et suiv.; Josserand, *Les transports* page 79 et suiv.; Vasiliu, *op. cit.*, page 165.

s'il arrive par extraordinaire que le transporteur connaisse personnellement le voyageur, il est vraiment impossible, qu'il sache aussi quels sont ses parents, qui pourraient agir contre lui, pour inexécution du contrat de transport.

De cette manière, il arriverait que bien rares seraient les cas dans lesquels on pourrait dire que la compagnie avait prévu le dommage éventuel.

Pourtant cette manière de voir n'est pas celle de la jurisprudence, laquelle est très large en ce qui concerne la prévision du dommage, et le plus souvent elle déclare, que le voiturier devait penser, que les voyageurs *pouvaient* avoir des charges de famille et une situation assez élevée.

Voici en ce sens un arrêt caractéristique de la cour d'Angers, 13 mai 1929 (1).

« Attendu que vainement la compagnie prétendait-elle qu'elle ne connaissait pas la situation de famille et de fortune du voyageur qu'elle avait pris charge de transporter, et qu'elle ne peut être tenue, aux termes de l'art. 1.150 C. Civ. que des dommages-intérêts qu'elle a prévus ou pu prévoir lors du contrat; qu'une compagnie de chemin de fer sait tout au moins que les voyageurs qu'elle transporte peuvent avoir une condition ou une profession de nature à influencer singulièrement le préjudice qui résulterait d'une blessure grave ou de la mort du voyageur, et qu'en l'espèce la Compagnie des Chemins de fer de

(1) Angers 13 Mai 1929, Gaz Pal. 1929,2.319.

Paris-Orléans n'a pas pu ne pas prévoir que le capitaine Noblet avait femme et enfants à sa charge; qu'il y a là une possibilité de prévision suffisante pour que l'indemnité puisse être appréciée subjectivement, sans déroger aux règles de la responsabilité contractuelle. »

De cette manière, il y a peu de dommages qui échappent à la responsabilité du transporteur (1).

On a préconisé une théorie d'une fixation forfaitaire du taux du dommage par catégorie de voyageurs (2), mais généralement on peut dire que, jurisprudence et doctrine, sont d'avis que le quantum des dommages-intérêts est susceptible de varier avec la condition de la victime (3).

§ 4. — *Droit comparé.*

Allemagne. (Loi du 7 juin 1871) (4).

ART. III. — Les dommages-intérêts, dans les hypothèses des art. I (concernant l'exploitation des chemins de fer) et 2 (concernant les usines, carrières, fabriques, etc..) comprennent :

1) En cas de mort, les frais occasionnés par les soins donnés au blessé et les frais d'enterrement; en

(1) Voyez Ripert, l'art. cité.

(2) Voyez Vansteenbergh, op. cité page 553 et suiv.

(3) Voyez Lyon-Caen et Renault n° 714; Barde t. I, n° 486.

(4) Gesetz betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen. (R. - Gblatt, n° 25, p. 652.)

outre, la réparation du préjudice pécuniaire souffert par le mort durant sa maladie par suite de son incapacité de travail totale ou partielle.

2) En cas de blessure, les dépenses nécessitées par le traitement et la réparation du préjudice pécuniaire causé au blessé par son incapacité de travail totale ou partielle, temporaire ou permanente?

ART. VII. — Lorsque les parties ne s'entendent pas sur la fixation d'un capital exigible à titre d'indemnité, pour l'entretien de la partie lésée et pour compenser son incapacité de travail il y a lieu en règle générale d'allouer une rente.

Ce qui est encore un point important, c'est que la loi allemande traite en même temps, des accidents survenus dans une exploitation de chemins de fer (art. 1^{er}) et des accidents de travail (art. 2) survenus dans les fabriques, mines, etc...

Suisse. — La loi fédérale du 1^{er} Juillet 1875 dispose qu'en cas de mort, survenue dans une exploitation de transport, l'indemnité due par le voiturier, doit comprendre les frais de maladie, ainsi que le préjudice pécuniaire causé au défunt par l'incapacité de travail.

CHAPITRE II.

MORT CONCOMITANTE

Dans cet effort de la jurisprudence, pour un élargissement de la responsabilité contractuelle, un obstacle sérieux s'opposait à ce qu'on puisse admettre une transmissibilité de l'action du contrat appartenant au *de cujus*, en faveur des parents.

Nous voulons parler du cas de mort de la victime, concomitante à l'accident qui l'a provoquée.

Car le raisonnement en cas de transmissibilité était le suivant : un accident survenant, la victime acquiert un droit de créance en indemnité contre la compagnie de transport qui avait manqué à son obligation contractuelle.

La victime survit à cet accident pendant quelques jours, quelques semaines et meurt ensuite. Ce droit de créance qu'elle n'avait pas exercée passe à ses héritiers, lesquels succédant à ses droits et actions, peuvent l'exercer contre la compagnie.

Mais quand la mort est instantanée, la victime ayant reçu des blessures au crâne, une fracture par exemple, il a été matériellement impossible que cette créance puisse naître en sa personne, car elle n'a jamais pu la posséder pendant sa vie, la mort survenant aussitôt l'accident; autrement dit, il a manqué le temps nécessaire pour que la créance puisse se fixer sur sa tête.

Et plusieurs décisions ont été rendues en ce sens (1).

M. Josserand dans la note précitée, en distinguant si la victime avait ou non survécu à ses blessures dit : que la supposition de la Cour d'Angers, que la victime a survécu pendant quelques instants (un millième de seconde) à ses blessures, se ramène à une fiction, qui serait le plus souvent contraire à la réalité.

Nous ne pouvons nous empêcher de critiquer cette solution.

Au fait, cela arriverait à traiter une victime qui a été plus légèrement blessée, puisqu'elle a survécu à ses blessures, mieux, beaucoup mieux, qu'une autre victime mortellement blessée, puisqu'elle est morte sur le coup.

Et cette différence de traitement ne serait ni plus ni moins que de permettre une action contre la compagnie dans le premier cas, et l'interdire complètement dans la seconde, en la refusant à des personnes liées au de cujus par des liens d'affection et de soutien (2).

Voilà où conduirait une interprétation aussi stricte de la loi, qui nous reporte en arrière au temps du formalisme et de l'exégèse.

Heureusement, la jurisprudence ne s'est pas cantonnée dans cette solution et déjà depuis 1918 la Cour

(1) Voir Amiens 10 Juillet 1901, S. 1902.2.8; Cours de Paris, 5^e Ch. 11 Juillet 1928, Gaz. Pal. 1928.2.650; Voir aussi la note de M. Josserand, sous Angers 13 Mai 1929, D. 1929.2.161; De même Cour d'Appel de Gand, 29 Janvier 1908. Pas. Belge 1909 II. 158.

(2) Voir en ce sens la thèse de M. Vasiliu, précitée.

de cassation (1) avait admis l'action des héritiers en cas d'un voyageur décédé le lendemain.

Depuis elle a admis l'action contractuelle, en cas de mort instantanée, en disant que le transporteur était tenu à l'égard de l'héritier des conséquences de l'inexécution du contrat de transport (2).

Dans le même sens, s'est fixée l'opinion presque dominante de la jurisprudence (3).

Voici les motifs de l'arrêt du 13 mai 1929 de la Cour d'Angers, ceux qui sont le plus communément invoqués par la jurisprudence :

« Mais attendu que, si rapide et si soudaine que soit la mort, il est impossible de concevoir qu'il ne s'est écoulé aucun intervalle entre le décès et l'accident qui l'a déterminé; que cet intervalle ne fût-il que d'un millième de seconde suffit incontestablement pour permettre la naissance de l'action en dommages-intérêts du vivant et sur la tête de la victime; qu'il n'est donc pas téméraire d'affirmer que dans l'instant de raison qui s'est nécessairement écoulé entre les blessures reçues par le capitaine Noblet et son dernier soupir, celui-ci a acquis et par suite transmis à ses héritiers ou ayant-cause, le droit à indemnité, dont la dame Noblet *ès-qualités* entend se prévaloir; qu'on

(1) Voir Cour de Cassation. Civ., 3 Août 1918. Gaz. Pal. 1918-19.1.459.

(2) Voir Cour de Paris, 5^e Ch., 5 Février 1930, Gaz. Pal. 1930.1.639.

(3) Voir en ce sens: Tribunal civil de Melun, 3 Février 1927, Gaz. Pal. 1927.2.30 ; Lyon, 12 Janvier 1928, Moniteur judiciaire de Lyon 21 Août 1928; 11 Juillet 1927, Mon. Jud. Lyon, 20 Avril 1928; 26 Juillet 1926, Mon. Jud. Lyon 26 Août 1927; Angers 13 Mai 1929, Gaz. Pal. 1929.2.314.

pourrait même aller plus loin et dire que, dès la formation du contrat le capitaine Noblet avait acquis un droit éventuel, mais certain, à des dommages-intérêts en cas d'inexécution du dit contrat, et que dès ce moment, le droit dont s'agit était entré dans son patrimoine, où ses héritiers l'ont recueilli. »

Nous ne pouvons que souscrire à cette jurisprudence, non pas tant à son argumentation, qu'à sa solution équitable.

Car soutenir l'opinion contraire c'est en réalité prétendre que celui qui est tué n'en subit aucun dommage puisqu'il est mort; c'est confondre l'existence du préjudice et l'impossibilité physique de s'en prévaloir (1).

La vie de la victime représentait une valeur dans son patrimoine, lui supprimer la vie on a du même coup enlevé une partie de ce patrimoine, que ses héritiers ont le droit de reconstituer.

L'héritier peut donc réclamer au nom du défunt, ès-qualité d'héritier et proportionnellement à sa part héréditaire, la réparation du dommage subi par le patrimoine de son auteur, car s'ils ne trouvent pas dans sa succession l'action du contrat qui n'est pas née sur sa tête, ils y trouvent le droit résultant du contrat de transport, et par suite, le droit éventuel au recours pour inexécution du contrat (2).

(1) Voir Mazeaud Revue trimestrielle de Droit Civil 1929.3.605.

(2) Ripert. (Voir Vensteenbergh p. 347).

CHAPITRE III

Du moment que les parents de la victime peuvent invoquer une responsabilité contractuelle à la charge du voiturier, toutes les règles concernant la compétence, la prescription, la mise en demeure, ou les cas d'exonération du voiturier doivent être celles régissant les obligations contractuelles et qui sont différentes de celles de la responsabilité délictuelle.

§ I. — *Compétence*

En ce qui concerne la compétence, nous devons appliquer l'art. 420, Code de procédure civile, c'est-à-dire, la compétence du tribunal où le consentement a été donné, le prix payé, ou celui qui a été choisi par les parties. (1)

Et par contre il ne faut pas appliquer la règle de la matière délictuelle, c'est-à-dire la compétence du tribunal du domicile du défendeur.

La Cour de Cassation (2) casse un arrêt de la Cour d'Appel de Pau pour déclarer compétent, conformément à l'art 420, C. pr. civ. le tribunal du lieu de formation du contrat, là où le prix du billet a été payé. De même pour la clause d'attribution de compétence elle la reconnaît valable (3).

(1) Voir en ce sens les Conclusions du Procureur général Sarrut sous Cass. 21 Avril 1913, D. P. 1913.1.249.

(2) Cass. 27 Janvier 1913, D. P. 1913.1.256.

(3) Voir Cass. 21 Novembre 1911, D.P. 1913.1.253 et S. 1912.1.73; Demogue, V, 1237.

L'unanimité de la jurisprudence italienne reconnaît le caractère commercial de l'action fondée sur une responsabilité contractuelle, laquelle peut être portée devant le tribunal de commerce. (C. Com. 631) — Cour de Gênes 27 avril 1900, S. 1901.4.5.

§ 2. — *Prescription*

De même en ce qui concerne la prescription, il faut distinguer s'il s'agit d'une responsabilité délictuelle ou contractuelle.

Car jusqu'à une certaine époque l'imprudence ou négligence constituant un quasi-délit, était soumise aux règles de la prescription en matière civile. Depuis, la Cour de Cassation (1), faisant rentrer les cas d'imprudence ou négligence, dans la catégorie des délits correctionnels (2), l'art. 638 Code Instruction Criminelle aurait été applicable en notre matière, et l'action aurait été prescrite par un laps de temps de trois ans (3). Car l'action civile se prescrit dans le même laps de temps, que l'action publique (4).

Mais du moment que le voiturier est tenu de réparer en vertu d'une obligation contractuelle, ce texte doit être écarté et c'est la prescription de 30 ans, qui doit être appliquée (art. 2.262 C. Civ.) (5).

Donc dans tous les cas dans lesquels il s'agit de voyageurs la prescription sera de trente ans, ni la prescription délictuelle de trois ans ne sera applicable,

(1) La jurisprudence belge est dans le même sens. Voy. Cass. Belge 13 Janvier 1927, Pas. 1927, 1, 123, Cass. Belge 14 Nov. 1927, Pas. 1928.1.9.

(2) Voir Cass. Civ. 18 Décembre 1912, Gaz. Pal. 1913:1.107.

(3) Voir la Note de M. Ch. Lyon-Caen sous Cass. 21 Avril 1913, S. 1914.1.6, en ce sens

(4) Art. 637 et 638 C. I. Cr.

(5) Civ. 10 Janvier. 1899, D. 1905.i.271; Demogue V, n°1234. Voir en ce sens Cass. 21 Avril 1913, D.P. 1913.1.257.

ni les courtes prescriptions de l'art. 103 C. Com., cet article concernant seulement les marchandises (1).

Allemagne. — La loi de 1871 s'occupant de la prescription, de l'action, accorde un interval de deux ans aux intéressés pour agir.

Art. VIII. — Les demandes en indemnité (art. 1 à 3) se prescrivent par deux ans à partir du jour de l'accident. La prescription commence du jour de la mort, contre ceux envers qui la personne morte était tenue d'une obligation alimentaire.

Suisse. — De même ici, par la loi du 1^{er} juillet 1875, les actions en indemnité se prescrivent par deux ans; ce délai court du jour de l'accident.

La Belgique par l'art. 9 de la loi de 1891 prévoit un délai encore plus court, car l'action est prescrite dans un délai d'un an, sauf en cas de délit lorsque l'action civile est calquée sur l'action pénale.

§ 3. — *Mise en demeure*

Nous ne croyons pas non plus qu'il faille une sommation pour faire courir les dommages-intérêts suivant l'art. 1.146 Code Civil.

Car nous sommes ici dans un des cas d'exception prévus par le même article, lorsque la chose que le débiteur s'était obligé de donner ou de faire ne pouvait être donnée ou faite que dans un certain temps qu'il a laissé passer.

(1) Note du procureur général Sarrut sous Cass., 21 Avril 1913, D. P. 1913.1.249

En effet l'obligation de sécurité envers la victime devait être remplie pendant le voyage, et comme le voiturier a manqué à cette obligation inhérente au temps du transport, on ne peut plus le mettre en demeure d'exécuter, il y a impossibilité à cela. On ne peut donc pas appliquer la première partie de l'art. 1.146 : « les dommages et intérêts ne sont dûs que lorsque le débiteur est en demeure de remplir son obligation » (1).

Avec la responsabilité délictuelle, on serait arrivé au même résultat, car le débiteur est en demeure par le seul fait qu'il est en faute, mais comme nous sommes ici sur un terrain contractuel, la mise en demeure n'est nécessaire à cause des exceptions contenues dans l'art. 1.146 C. Civ.

§ 4. — *Cas d'exonération du voiturier* (2)

Le voiturier est exonéré de sa responsabilité toutes les fois qu'il rapporte la preuve que l'accident provient d'une force majeure (3), cas fortuit, ou du fait de la victime.

Pourtant en ce qui concerne le cas fortuit, nous

(1) Voir en ce sens Note de M. Ch. Lyon-Caen, sous Cass. Civ. 21 Avril 1913, S. 1914.1.5;

Voir en sens contraire, Sarrut D. 1913.1.251.

(2) Voir Exner. Traité sur la notion de la force majeure et sur la responsabilité dans le contrat de transport, Paris 1892.

(3) Cass. Req. 19 Février 1919, D. 1919.1.47; Cass. Req. 12 Avril 1918, D. 1919.1.45; Cass. 10 Mai 1921, Gaz. Pal. 1921.2.197; 2 Août 1927, S. 1928.1.102; 16 Janvier 1928, Gaz. Pal. 1928.1.487, — S. 1928.1.180; Cass. 1^{er} Août 1929, G. P. 1929.2.680; Paris 18 Avril 1929, Gaz. Pal. 1929.2.156.

pouvons relever un cas dans lequel le voiturier est déclaré responsable de n'avoir pris toutes les précautions pour empêcher la foudre de causer des accidents de voyageurs (1).

Mais d'autres fois, en facilitant la preuve du cas fortuit on se contente d'un ensemble de circonstances extérieures dont la Compagnie n'est pas responsable (2), excluant la possibilité d'une faute de sa part (3).

La Compagnie est exonérée par la faute de la victime (4). Le simple fait non fautif du voyageur n'exonère pas le voiturier. Ainsi, la Cour de Cassation a déclaré responsable une Compagnie de chemins de fer pour un accident provenant indirectement de sa faute (5), malgré le fait du voyageur d'être descendu sur la voie pendant un arrêt du train.

Une contravention à la police des chemins de fer commise par un voyageur muni d'un titre de transport ne peut influencer sur la responsabilité du voiturier que si cette contravention est en soi dangereuse pour l'auteur (6).

M. Planiol (7) propose le critérium suivant: « Pour

(1) Aix, 3^e Ch. 30 Octobre 1929, Gaz. Trib. 1930, 21 Janvier 1930.

(2) Cass. Req. 27 Novembre 1918, D. 1919.1.46.

(3) Cass. Belge 6 Décembre 1912, B. A. 1917 II. 126.

(4) Bordeaux 29 Mars 1928; Cass. req. 18 Déc. 1918, D. 1919.1.47; Cass. req. 25 Juin 1918, D. 1919.1.45; Cour de Paris (5^e Ch.) 15 Mars 1929 Trib. Civ. Seine, 5 Juillet 1929, Gaz. Trib. 30 Janvier 1930; Cass. 19 Février 1919, D. P. 1919. 1. 47; Paris 5^e Ch. 18 Avril 1929, G. P. 1929. 2. 156.

(5) Cass. Civ. 2 Déc. 1918, D. 1919.1.46.

(6) Trib. Civ. Saumur, 28 Fév. 1929, Gaz. Pal. 1929.2.28.

(7) Note sous Cass. Civ. 2 Août 1895, D. 96.1.81.

que la contravention à une loi puisse être considérée comme cause d'un accident, il faut que l'ordre ou la défense de la loi, ait eu pour but de protéger les personnes contre le danger qui s'est réalisé. »

De même, il y a exonération du voiturier lorsque l'accident provient de la faute d'un tiers (1), que le voiturier n'a pu empêcher, et notamment que par l'organisation de ses services il n'a pas facilité l'accident (2).

Mais si l'accident a pu être prévu et empêché dans ses conséquences, le voiturier est déclaré responsable (3).

Pour ce qui est du risque accepté on peut se demander si on peut en faire application en matière contractuelle. Un seul arrêt dans ce sens (4) ne peut aller à l'encontre de l'unanimité de la jurisprudence, laquelle condamne la théorie du risque accepté en matière contractuelle (5).

Pourtant en matière délictuelle le risque accepté sera une cause d'exonération ou d'atténuation de la responsabilité de l'auteur du dommage.

(1) Trib. civ. Lille, 2^e Ch., 30 décembre 1929, Gaz. Pal. 28 Février 1930 ;

(2) Cass. Civ. 25 Juillet 1922, S. : 1922, I. 324 ; Cass. Civ. : 9 Janvier 1929, Gaz. Pal. 1929. I. 245.

(3) Cass. Civ. 9 Janvier 1929, Gaz. Pal. 1^{er} Février 1929 :

(4) Rouen, 17 Mai 1924.

(5) Lalou, note au D. 1927, 2. 25.

CHAPITRE IV

Les clauses d'irresponsabilité (1)

Avec les clauses d'irresponsabilité il faut soigneusement distinguer la responsabilité délictuelle et celle dérivant d'un contrat.

Car d'après une partie de la doctrine (2) en ce qui concerne la responsabilité délictuelle, les clauses d'irresponsabilité ne sont pas valables, car c'est une question d'ordre public de ne pouvoir s'exonérer de ses actes illicites.

Les partisans de la responsabilité délictuelle font valoir cet argument d'inopposabilité des clauses d'exonération pour déclarer la supériorité de la responsabilité délictuelle du voiturier.

En effet, les parents de la victime, outre qu'ils pourraient se faire indemniser de tout le préjudice qu'ils subissent (voir plus haut, page 89), auraient encore l'avantage de l'inefficacité des clauses d'irresponsabilité à leur égard, tout au moins lorsqu'ils intentent une action en leur nom personnel, basée sur la responsabilité délictuelle.

(1) Voyez sur cette matière, Demogue. Les obligations en général t. V. p. 472 et suiv. Josserand, Les Transports, p. 814 et S.

(2) Voyez en ce sens Saintelette, Responsabilité et garantie, page 15; Thaller, Annales du droit commercial 1887; Sauzet, Revue critique 1883, page 637; Cambuzat, Revue critique 1900, page 249.

Pourtant en ce qui concerne l'inefficacité de ses clauses l'accord n'est pas fait, et une partie de la doctrine récente considère que l'on peut s'exonérer d'avance de ses fautes délictuelles, sauf les cas de dol ou faute lourde (1).

§ 1. — Mais si, au contraire, nous sommes sur un terrain contractuel, tout le monde est d'accord que rien ne s'oppose en principe à la validité d'une clause d'irresponsabilité dans un contrat.

Et quand les tiers entendent fonder leur action sur les conséquences d'une situation contractuelle, ils doivent prendre cette situation telle quelle (2).

Pourtant, nous rejetterons cette dernière idée, et nous admettrons que la clause de non responsabilité n'est opposable qu'à celui qui l'a souscrite (3).

M. Sainctelette (4) dit: « Toute question de responsabilité (il veut dire, responsabilité délictuelle, V. notre page 71) est donc affaire d'ordre public et ne peut être résolue que conformément aux lois. Toute question de garantie (responsabilité contractuelle) n'est affaire que d'intérêts privés et peut être résolue au gré et à la guise des personnes qu'elle concerne. » (5)

Et il arrive à la conclusion que l'on ne peut pas

(1) Voyez développée cette idée dans Demogue, Les obligations (1925) t. V. page 472 et suivantes.

(2) Voyez Ripert, note au D. 1926, I, 5, sous Cass. 27 Juillet 1925.

(3) En ce sens Demogue, Les obligations (1925), V. page 477 ; Voyez plus loin p. 121.

(4) Sainctelette, Responsabilité et garantie, page 15.

(5) En ce sens Vensteenberghie, op. cité p. 99.

s'exonérer par avance de ses fautes délictuelles ou quasi-délictuelles, mais on peut valablement le faire pour les fautes contractuelles.

Et plus loin (page 41), en résumant, Saintelette dit que tout lien obligatoire procède de l'une ou de l'autre de ces deux causes générales : les volontés privées ou la volonté publique, les contrats ou la loi.

Mais ici, en cas de responsabilité contractuelle en matière de transport, ne peut-on pas dire que nous sommes dans un cas d'obligation légale, car lorsque l'on parle de clause sous-entendue du contrat de transport, d'une clause obligatoire, nous ne sommes plus dans le domaine contractuel mais bien dans celui de la loi (V. Saleilles) (1).

Il faudrait appliquer ici les mêmes règles, et dénier toute efficacité aux clauses d'irresponsabilité.

En effet, c'est à cette conclusion qu'arrive la majorité des auteurs et de la jurisprudence (2).

En faisant une comparaison entre le mouvement jurisprudentiel antérieur à la loi de 1898 et l'actuel, on s'aperçoit que en ce qui concerne les accidents du travail la jurisprudence s'est toujours refusée à admettre que le patron était tenu en vertu d'une clause sous-entendue du contrat de travail, à laisser l'ouvrier sain et sauf à la sortie de l'usine.

(1) Saleilles. *Théorie générale de l'obligation*. p. 443, note 2.

(2) En matière de droit maritime la jurisprudence est contraire. V. Ripert, D. 1926.1.5 ; elle admet la validité des clauses de non responsabilité dans le contrat de transport de personnes, Paris, 26 Mars 1891. Rec. Marseille 1891.2.180 ; Civ. 18 Janvier 1918, Revue de droit maritime 1918-19.2.31 ; contra Bonnecase, *Droit maritime* n° 517 et suiv.

En nous rapportant à notre matière on serait tenté de croire, que de même le voiturier ne contracte pas l'obligation de ramener le voyageur sain et sauf à destination.

Inutile de rappeler que la jurisprudence depuis 1911-13 est fixée dans le sens contraire, mais la question qui se pose actuellement est de savoir si, entendu que cette clause est comprise dans le contrat de transport, on pourrait l'écarter par une clause contraire.

On fait justement remarquer que la clause de sécurité est une clause sous-entendue, une de celles qui sont tellement liées au fonctionnement normal de la convention qu'elles en forment l'accessoire indispensable (1).

Elle est tellement de l'essence du contrat de transport, que le voiturier ne peut s'y soustraire par convention (2).

Mais M. Ripert (3) critique cette solution et ne croit pas que l'on puisse frapper de nullité une clause, « qui modifie simplement les effets d'une convention et déclarer de l'essence du contrat une obligation qui n'est même pas prévue par la loi et dont les tribunaux supposent l'existence ».

Pourtant on donne un autre argument, même en admettant le principe de l'efficacité des clauses d'ir-

(1) Voir Saleilles (op. cité).

(2) Sarrut, note au Dalloz sous Cass : 21 avril 1913, D. P. 1913.1.250.

(3) Revue critique de lég. et jurisp. 1914-15, p. 196.

responsabilité en matière contractuelle, il faut mettre à part les cas dans lesquels il s'agit de mal fait aux personnes, car alors c'est matière d'ordre public. (Voir Saintelette, *op. cité* page 13.)

Le mal fait aux personnes par défaut de prévoyance ou de précaution est une lésion de l'ordre public, que ne peuvent autoriser les contrats les plus explicites.

Et lorsqu'il s'agit d'une grande Compagnie de transports, jouissant en fait d'un monopole, et étant seule à même de se rendre compte du fonctionnement de ses services, si elle voulait insérer dans son cahier des charges une clause destinée à l'affranchir de l'obligation relative à la sécurité des voyageurs, cette clause ne recevrait pas l'approbation des pouvoirs publics appelés à se prononcer sur le cahier des charges (1).

En ce qui concerne les marchandises, la loi du 17 mars 1905, incorporée à l'art. 103 C. Com. interdit les clauses d'irresponsabilité, que le voiturier voudrait insérer dans le contrat.

Du moment que l'on étend l'art. 1.184 C. Civ. aux voyageurs, ne pourrait-on pas aller plus loin et leur appliquer aussi ces dispositions, non pas tant par assimilation, qu'à fortiori.

On peut aussi poser la question autrement :

Puisque la responsabilité contractuelle est en quelque sorte superposée à la responsabilité délictuelle, et que celle-ci ne pourrait jamais disparaître par la con-

(1) Chauveau, *Pandectes françaises*, 1892.2.129; de même Vensteenberghé, *op. cité* page 604.

vention des parties, (Voir, page 113), les clauses d'irresponsabilité ne seraient valables qu'à l'encontre de la responsabilité contractuelle.

Or, quel est le principal effet de cette responsabilité dérivant du contrat de transport : c'est de dispenser la victime et ses ayants-cause, de faire la preuve d'une faute à la charge du voiturier.

Par une clause du contrat de transport en faisant disparaître cette responsabilité contractuelle, on écarterait du même coup cet effet de la charge de la preuve.

Le voiturier ne serait donc pas responsable contractuellement, dès qu'il ne remplit pas son obligation d'ramener le voyageur sain et sauf à destination, mais comme la responsabilité délictuelle, subsiste à sa charge, malgré la clause d'irresponsabilité, mettons les choses sur le terrain délictuel, et la victime ou ses ayants-cause devront prouver une faute à la charge du voiturier.

Autrement dit, une clause d'irresponsabilité insérée dans un contrat de transport aurait comme effet un renversement de la charge de la preuve (1).

Et cette chose serait possible, d'autant plus que la preuve n'est pas d'ordre public (2).

Mais nous croyons que c'est jouer sur les mots, que

(1) Voir en ce sens, Sainctelette, Responsabilité et garantie, page 103.

(2) Voyez dans le sens de l'admission des clauses d'irresponsabilité dans ce cas, Demogue V. (1925) p. 459. La jurisprudence est dans ce sens ; ses clauses ont comme effet un renversement de la charge de la preuve. Civ. 7 Janv. 1918 et Req. 18 Fév. 1919, S. 1920.1.127 ; Caen 5 Juin 1907 Trib. comm. Rouen 27 février 1907, S. 1908.2.125.

de dire que la preuve n'est pas d'ordre public, mais que la clause de sécurité l'est.

Car, dans quel but a-t-on fait appel à l'ordre public, pour interdire les clauses d'irresponsabilité, en ce qui concerne l'obligation de sécurité, sinon pour donner une solution équitable et permettre à la victime, ou à ses ayants-cause, de pouvoir toucher une indemnité de la part de la Compagnie.

Car autant vaut renverser la charge de la preuve que d'exonérer complètement le voiturier, et il est inutile de dire que la responsabilité délictuelle subsisterait, car bien rares seraient les cas dans lesquels les ayants-droit pourraient faire la preuve d'une faute à la charge d'une puissante compagnie, toujours à même de se reconnaître innocente par ses démonstrations techniques, dont la pauvre victime ne pourrait jamais contester la véracité.

Et les compagnies seront d'autant portées à se déclarer innocentes que d'après la jurisprudence (1) il s'agit d'un délit correctionnel.

Et si l'on reconnaissait la validité de ces clauses d'irresponsabilité, elles deviendraient vite de style et aucune responsabilité ne pèserait plus sur le voiturier, libre de tirer les plus grands bénéfices de l'entreprise de transport, sans avoir à s'occuper de la sécurité et de la vie des voyageurs.

Résumant, en principe, rien ne s'oppose à la validité

(1) Voir page 108.

d'une clause d'irresponsabilité insérée dans un contrat de transport, car même en disant que le mal fait aux personnes est une question d'ordre public, en laissant subsister la responsabilité délictuelle (1), on ne dérogerait en rien à l'ordre public, tout en supprimant la responsabilité contractuelle.

Nous ne pouvons nous empêcher de rappeler la loi de 1898, sur les accidents de travail, loi d'ordre public, à laquelle on ne pourrait déroger par une clause contractuelle, car quoique le contrat de travail et le contrat de transport diffèrent en leur essence, il n'en est pas moins vrai, que dans les deux cas nous sommes sur des terrains préparés et engendrés par l'organisation actuelle de la société, et sur lesquels, législateur (loi de 1898) et jurisprudence, s'efforcent de concilier le juste à l'utile.

Nous sommes ici en pleine élaboration prétorienne, la jurisprudence ne se contentant pas d'interpréter la loi, elle la devance en lui donnant des directives.

Elle s'efforce d'établir un équilibre, à ce que le faible ne soit opprimé par le fort (2), et elle passe outre à la conception du Code de 1804 lequel considérerait que la justice voulait avant tout le respect de la parole donnée.

Un motif de plus pour voter une loi, en notre matière, réclamée par toute la doctrine. (V. Introduction).

(1) D'autant plus que l'innoposabilité des clauses d'irresponsabilité en matière délictuelle est contestée, Voyez page 114.

(2) Voir Capitant, Les transformations du droit civil français depuis cinquante ans, page 34.

§ 2. — Si nous envisageons maintenant la question qui nous préoccupe en ce moment, on peut se demander si les clauses d'irresponsabilité insérées dans le contrat de transport peuvent être opposées aux parents.

Ici nous aurons aussi plusieurs distinctions à faire :

1.) S'agit-il d'un héritier, qui exerce l'action du de cujus en tant que successeur, il ne pourra pas ignorer ses clauses d'irresponsabilité car en exerçant le droit de son auteur, il ne peut le faire, que de la même manière, que celui-ci l'aurait fait.

2.) Mais s'il entend exercer son droit propre, en invoquant le contrat de transport, on peut se demander si dans ce cas les clauses d'irresponsabilité peuvent lui être opposées.

Nous répondrons négativement en considérant que les clauses de non-responsabilité ne sont opposables que seulement à celui qui les a souscrites.

Ainsi en cas d'accident de transport, elles ne seront pas opposables aux parents agissant contre le voiturier en leur nom personnel (1).

Et cela en vertu de l'idée qu'une pareille clause doit s'interpréter restrictivement, son effet étant relatif.

3) Pour ce qui est d'un légataire universel, nous avons distingué en ce qui le concerne deux situations :

a) Agit-il seulement comme successeur du défunt, dans ce cas il doit prendre le contrat du de cujus tel

(1) Voyez en ce sens Trib. Seine, 28 Juin 1899, Gaz Pal., 1899,2,203 ; Demogue, Les Obligations (1925) V., p. 477.

quel et les clauses d'irresponsabilité lui seront opposables.

b) Mais s'il entend se prévaloir d'un droit personnel, basé sur l'idée d'un soutien qu'il recevait du vivant de la victime dans ce cas vu l'effet relatif de ces clauses, elles ne lui seront pas opposables.

En ce qui concerne le droit comparé nous avons vu plus haut (pag. 21 et s.) comment les clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport sont déclarées nulles par les différentes législations (Allemagne, Suisse, Belgique, Grand-Duché du Luxembourg, Hollande, Hongrie), pour le droit Anglais voir Demogue V, (1925) p. 507.

CHAPITRE V

TRANSACTION

Supposons maintenant un contrat de transport intervenant entre un voiturier et un voyageur, que celui-ci victime d'un accident de transport transige avec le voiturier, en abandonnant tous ses droits et actions moyennant une certaine somme.

On se demande si la victime pourrait le faire et de cette manière mettre obstacle à une action ultérieure de ses ayants-cause, à l'encontre du voiturier.

Il faut de nouveau distinguer : le parent veut-il agir sur le terrain délictuel, en invoquant un droit personnel, il peut le faire, rien ne s'oppose à ce que le parent puisse demander la réparation d'un préjudice personnel, né en sa personne du fait de l'acte illícite du voiturier. Mais dans ce cas il doit faire la preuve d'une faute. C'est la solution de la Cour d'appel de Toulouse (1), laquelle déclare recevable une action ayant pour but la réparation d'un préjudice, causé par la perte d'un époux et d'un père.

Mais la Cour pose la question sur le terrain délictuel (art. 1.384).

Si le parent voulait agir sur le terrain contractuel, la situation est complètement changée, et le parent

(1) Toulouse, 11 Janvier 1906, D. 1913.1.256.

ne pourrait plus exercer l'action en réparation appartenant au défunt, celle-ci étant éteinte par la transaction.

En effet, pour accorder une action contractuelle aux ayants-cause de la victime, nous avons admis deux raisonnements (1) :

1) D'abord on peut considérer que le préjudice du parent, fait partie du préjudice du de cujus, c'est comme si celui-ci avait démontré avant sa mort que l'accident l'a privé de la possibilité d'aider ses proches.

Dans ce cas peut-on passer outre à une transaction, que la victime de son vivant avait passé, avec le voiturier, pour la réparation du préjudice causé?

Nous croyons qu'en principe du moment que le de cujus avant sa mort a manifesté sa volonté de renoncer à se prévaloir de ce préjudice, il a mis obstacle à ce que son action contractuelle passe à ses héritiers.

Mais dans l'espèce, portée devant la Cour de Cassation le 21 avril 1913, D. P. 1913 I. 257 vu la modicité de la somme (300 francs) sur laquelle portait la transaction on ne peut considérer qu'elle mettait obstacle à toute demande ultérieure en dommages-intérêts:

a) Premièrement on peut penser, à juste droit, que la victime lorsqu'elle a accepté cette modique somme n'a pensé qu'à des suites immédiates de la blessure, c'est-à-dire aux frais médicaux, etc., et qu'elle n'a pu penser à des suites aussi graves que celles qui mettent en jeu l'activité et la vie de sa personne.

(1) Voir plus haut page 90 et suivantes.

Et que même si la victime avait estimé toutes les conséquences de ses blessures à cette modique somme, nous sommes dans un cas d'erreur et il y a lieu à révision.

b) Deuxièmement on peut penser que la victime lorsqu'elle a transigé n'a envisagé que son préjudice personnel à lui, et qu'il n'a pas entendu exclure ses parents de l'exercice d'une action qu'ils possèdent à cause du préjudice à eux causé par la suppression ou la diminution de leur soutien.

2) Nous avons distingué ensuite, deux actions que les parents pourraient exercer :

a) Une première action appartenant au de cujus et qu'ils exercent en tant qu'héritiers et nous sommes dans ce cas dans la situation précédente.

b) Une deuxième action leur appartenant en tant que secourus par la victime.

Dans ce cas peut-on admettre une action de la part des parents, du moment que la victime a transigé sur l'indemnité due par le transporteur?

Nous le croyons, car la transaction ne fait pas partie intégrante du contrat de transport, avant l'intervention de cette transaction le droit des parents à une indemnité était née sur leur tête, et la victime n'a pu transiger que pour ses droits, tandis que les parents invoquent le contrat de transport pour demander la réparation d'un préjudice personnel dérivant de l'inexécution de ce contrat.

En appliquant pour ce motif, l'art. 2.051 C. Civ., d'après lequel la transaction faite par l'un des inté-

ressés ne lie point les autres, on doit bien admettre une action de la part de l'ayant-cause non signataire de la transaction.

La Cour de Cassation (1) dit :

« Mais attendu que la Cour d'Appel a rejeté à bon droit cette fin de non-recevoir, par ce motif que Donat n'avait pu transiger que pour lui-même tandis que dans l'instance portée devant elle, la veuve et les enfants poursuivaient la réparation du préjudice personnel qui leur avait été causé par la perte d'un époux et d'un père. » (2)

En résumant la Cour de Cassation donne deux motifs pour passer outre à la transaction de la victime et déclarer ses héritiers recevables en une action contractuelle :

a) Absence d'identité de personnes (art. 2.051 C. Civ.).

b) Absence d'identité de l'objet.

Car la victime n'a pu transiger que pour ses droits personnels qui sont la suite immédiate de l'accident, et donc elle n'a pu transiger pour les droits de ses parents, et dans le cas où elle a pensé transiger pour tous ses droits personnels ultérieurs, il y a erreur à cause de la modicité de la somme et une révision s'impose.

(1) 21 Avril 1913. D: P. 1913.1.257:

(2) Cela a suscité pourtant les protestations de Ch. Lyon-Caen, lequel déclare qu'il n'y avait pas lieu, dans l'espèce, d'en faire l'application; Voir Ripert, l'art. déjà cité de la revue critique de législation et jurisprudence. 1914-15, p. 196.

La loi allemande du 7 juin 1871 envisage cette situation et par son article VII elle admet une révision ultérieure en cas d'aggravation :

« Le débi-rentier peut à toute époque réclamer la suppression ou la diminution de la rente, lorsque les circonstances qui l'avaient fait établi ou en avaient fait fixer le montant ont été essentiellement changées. »

« De même la partie lésée, si elle a fait valoir son droit à l'indemnité dans le délai de la prescription (voy. art. 8) peut à toute époque réclamer une augmentation de la rente ou le rétablissement de la rente supprimé, lorsque les circonstances qui ont déterminé la concession, la diminution ou la suppression de rente, ont subi des modifications essentielles. »

« L'ayant-droit à l'indemnité peut aussi réclamer à titre de supplément une sûreté ou l'augmentation de la garantie déjà accordée, quand la situation pécuniaire de l'obligé est devenue pire. »

Suisse. — De même la loi suisse du 1^{er} juillet 1875 prévoit que si les conséquences de la lésion ne peuvent pas encore être exactement appréciés au moment où le jugement est rendu, le juge peut réserver une révision ultérieure, exceptionnellement pour le cas de mort ou d'une aggravation de l'état du blessé.

Conclusion

Pour conclure, nous dirons qu'en ce qui concerne la responsabilité du voiturier envers les parents de la victime, nous sommes bien dans un cas d'exception à la règle de l'article 1.165, en ce sens que les contrats ont des effets envers d'autres que les parties contractantes mais nous ne sommes pas moins sur le terrain classique du droit personnel, en ce que ces effets ne peuvent exister, sans la démonstration d'un lien personnel avec un des contractants, par celui qui veut invoquer une situation contractuelle.

Nous faisons remarquer que ce lien personnel avec une des parties contractantes n'est pas le lien classique, d'ayant-cause, continuateur de la personne. Il est beaucoup plus large et cela à cause de deux extensions:

1) L'extension de la notion d'ayant-cause chose rendue possible par l'imprécision de cette notion.

2) Par l'admission d'autres liens, que ceux résultant de la parenté, et que l'on a reconnus assez forts pour expliquer une transmission des effets contractuels.

Spécialement dans la matière qui nous préoccupe, chaque fois qu'une personne pourra faire la preuve :

1) D'un lien de soutien;

2) D'un lien d'affection, avec le voyageur, co-contratant du voiturier, elle pourra invoquer le contrat de transport contre la compagnie.

Sans doute cela va à l'encontre du principe de l'art. 1.165 C. Civ., mais nous avons vu le bon marché que l'on fait de cet article et spécialement dans notre matière, cette exception est conçue comme un élargissement de l'idée de parenté, en reconnaissant au lien naturel d'affection et de soutien, des effets aussi forts.

Nous sommes donc sur un terrain d'équité, et lorsqu'il faut donner une solution équitable on doit se demander si les principes juridiques ne s'y opposent.

Ici nous avons devant nous l'article 1.165, principe pourtant bien périmé et qu'on peut transgresser sans inconvénient.

Vu et permis d'imprimer:

Le Recteur de l'Académie de Paris:

S. CHARLETY.

Vu:

Le Président,

R. DEMOGUE.

Vu:

Le Doyen,

H. BERTHELEMY.

BIBLIOGRAPHIE

- AUBRY ET RAU. — *Cours de droit civil français* (5^e éd.).
- BAUDRY-LACANTINERIE et CHÉNAUX. — *Précis de droit civil* (2^e éd.).
- J. BONNECASE. — *L'école de l'Exégèse*.
- J. BONNECASE. — *Science du Droit et Romantisme* (1928).
- H. CAPITANT. — *Les transformations du droit civil français, depuis cinquante ans*.
- H. CAPITANT. — *L'indivision* (Cours 1927-28).
- COLIN ET CAPITANT. — *Cours de droit civil français* (4^e éd.).
- DELCOURT. — *De l'effet des actes juridiques à l'égard des tiers* (Thèse Paris, 1902).
- DEMOGUE. — *Les notions fondamentales du droit privé*.
- DEMOGUE. — *Traité des obligations en général*.
- EXNER. — *Traité sur la notion de force majeure, et sur la responsabilité dans le contrat de transport*.
- GIDE. — *Cours d'Economie politique* (10^e éd.).
- GIRARD. — *Cours de droit romain* (6^e éd.).
- JOSSERAND. — *Les transports*.
- JOSSERAND. — *De la responsabilité du fait des choses inanimées*.
- KOFFLER. — *La nature juridique du contrat de transport* (Thèse, Paris, 1930).
- LABORDE-LACOSTE. — *La notion d'ayant-cause à titre particulier* (Thèse, Bordeaux, 1916).
- LÉVY-ULMANN. — *L'obligation et le contrat au premier quart du XX^e siècle* (Cours 1927-28).
- MARTEAU. — *La causalité dans la responsabilité civile* (Thèse, Aix, 1914).

OUALID. — *Cours de législation industrielle 1927-28* (Pour le doctorat).

PLANIOL. — *Cours de droit civil* (8^e éd.).

RIPERT. — *La règle morale dans les obligations civiles*.

ROUAST. — *Essai sur la notion juridique du contrat collectif, dans le droit des obligations* (Thèse, Lyon, 1909).

SAINCTELETTE. — *Responsabilité et garantie*.

SALEILLES. — *Etudes sur la théorie générale de l'obligation d'après la deuxième édition du projet de code civil pour l'empire allemand*.

VANSTEENBERGHE. — *Les accidents de voyageurs*.

VASILIU. — *La portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs*.

REVUES ET PERIODIQUES

Annuaire de législation étrangère.

Giurisprudenza italiana.

Journal officiel, Documents parlementaires Chambre 1901 et 1902.

Journal des faillites (1929).

Journal de Tribunaux de Commerce (1929).

La semaine juridique (1929).

Moniteur judiciaire de Lyon.

Pasicrisie belge.

Revue trimestrielle de droit civil.

Revue critique de législation et de jurisprudence.

Recueil périodique des assurances.

Pandectes françaises.

Table des Matières

AVANT-PROPOS	9
INTRODUCTION	9
§ 1. La rigidité et le culte de la loi, en face de l'évolution du Droit et de la Jurisprudence	11
§ 2. La responsabilité contractuelle dans les transports de voyageurs	14
§ 3. Demandes de légifération, législations étran- gères, et projets en France	20
<i>Les droits des parents de la victime, en cas d'accident de transport</i>	27
PREMIERE PARTIE	
Quels sont les parents	
PREMIÈRE SECTION	
CHAPITRE PREMIER. — Les ayants-cause universels ..	29
§ 1. Ils peuvent exercer une action délictuelle de leur chef	31
Ils ont avantage à le faire:	
a) Quant il n'y a pas de contrat	33
b) Lorsqu'il n'y a pas encore de contrat de transport	34
c) Quand il n'y a plus de contrat	35
d) Quand ils peuvent démontrer une faute de la part du voiturier	36
§ 2. L'action contractuelle des ayants-cause ...	37
§ 3. Comment peuvent-ils se servir des deux actions	38
CHAPITRE II. — Le conjoint.	
Le conjoint peut exercer l'action contractuelle de la victime	41
Les motifs des tribunaux:	

§ 1. Stipulation pour autrui	42
§ 2. Le conjoint est un ayant-cause	43
CHAPITRE III. — Quid des autres intéressés.	
§ 1. Les créanciers	47
§ 2. Autres personnes	50

DEUXIÈME SECTION

CHAPITRE PREMIER. — Les différentes théories émises	53
§ 1. La théorie des présomptions du fait de l'homme	55
§ 2. De la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde	58
§ 3. La théorie du risque	61
§ 4. L'idée d'assurance.	
Obligatoire, d'après Saleilles	63
Celui qui est le mieux à même de s'assurer; d'après M. Demogue	64
CHAPITRE II. — Les théories objectives	67
CHAPITRE III. — § 1. Précision des termes responsabilité et garantie	71
§ 2. La nature juridique de la responsabilité du voiturier envers les parents de la victime	73
§ 3. La limitation de l'article 1165 C. Civ.	75
a) La stipulation pour autrui	77
b) Les conventions collectives.	78
c) Le concordat	79
d) Marques de fabrique	79
e) La tierce opposition et l'intervention	81
§ 4. Droit comparé	82

DEUXIÈME PARTIE

Quels sont les droits des parents

CHAPITRE PREMIER. — Le préjudice	
§ 1. Préjudice de la victime	87
Préjudice du parent	87
§ 2. Quel est celui qu'il faut prendre en considération?	

Terrain délictuel	89
Terrain contractuel	90
L'action de l'héritier	93
Pluralité de successibles	93
Le légataire universel	94
Généralisation	96
§ 3. Le quantum des dommages.	
(Art. 1150 C. Civ.)	97
La prévision	98
§ 4. Le Droit comparé	100
CHAPITRE II. — Le cas de mort concomitante de la victime à l'accident	103
CHAPITRE III. — Comment les parents peuvent agir.	
§ 1. La compétence	107
§ 2. La prescription	108
§ 3. La mise en demeure	109
§ 4. Les cas d'exonération du voiturier	110
CHAPITRE IV. — Les clauses d'irresponsabilité	113
§ 1. Les clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport	114
§ 2. L'innoposabilité des clauses d'irresponsabilité au parent	121
CHAPITRE V. — Transaction	123
CONCLUSION	129
BIBLIOGRAPHIE	131
